



مَجْمَعِيَّةُ الْمُهَنْدِسِينَ الْمَسْكِيَّةِ الْمَصْرِيَّةِ

النشرة السادسة من السنة السادسة عشر

١٣٣

محاضرة

# عن تخطيط مدينة القاهرة

لحضرة صاحب العزة أحمد فخرى بك  
مدير عام مصلحة التنظيم

أقيمت بجمعية المهندسين المسكية المصرية  
١ بتاريخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٣٦

حقوق الطبع محفوظة للجمعية

ESEN-CPS-BK-0000000316-ESE

**00426387**



جمعية المهندسين الملكيين المصريين

الطبعة السادسة من السنة السادسة عشر

١٣٣

محاضرة

## عن تخطيط مدينة القاهرة

لحضرة صاحب العزة أحمد فكري بك

مدير عام مصلحة التنظيم

ألقيت بجمعية المهندسين الملكيين المصريين

بتاريخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦

حقوق الطبع محفوظة للجمعية

الجمعية ليست مسئولة عما جاء بهذه الصحائف من البيان والآراء . .  
تنشر الجمعية على أعضائها هذه الصحائف للنقد وكلُّ نقد يرسل للجمعية  
يجب أن يكتب بوضوح وترفق به الرسومات اللازمة بالخط الأسود  
(شيفي) ويرسل برسمها .

## تاريخ القاهرة

لما فتح العرب الديار المصرية اختطوا الفسطاط عام ٦٤٧م إلى شرق حصن بابليون فانتقل كرسى المملكة من مدينة الاسكندرية إلى الفسطاط التى أصبحت دار اماره ينزل بها ولاة مصر وظلت كذلك حتى بنى العسكر شمالي الفسطاط فسكنه بعض الأمراء وبقي البعض مخلصاً للفسطاط فلما أنشأ الأمير أحمد بن طولون القطائع عام ٨٦١م فى شمال العسكر سكن فيها واتخذها الأمراء من بعده منزلاً إلى أن انقرضت دولة بنى طولون فصار أمراء مصر بعد ذلك ينزلون بالعسكر وما زالوا على ذلك حتى قدمت عساكر الامام المعز لدين الله الفاطمى مع قائده جوهر فبنى القاهرة عام ٩٦٧م واستمر سكنى الرعية بالفسطاط وما زال على ذلك حتى تغلب الفرنج على سواحل البلاد الشامية ونزل مرى ملك الفرنج بمجموع كثيرة على بركة الحبش يريد الاستيلاء على مملكة مصر وأخذ الفسطاط والقاهرة فعجز الوزير شاور بن مجير السعدي عن حفظ البلدين معاً فأمر الناس باخلاء الفسطاط واللاحاق بالقاهرة للتحصن من الفرنج وكانت القاهرة اذذاك من الحصانة والامتناع بحيث لا ترام فارتحل الناس من الفسطاط وساروا بأسرهم إلى القاهرة وأمر شاور فألقى العبيد النار فى الفسطاط فلم تنزل به بضعا وخمسين يوماً حتى احترقت أكثر مساكنه فلما رحل مرى عن القاهرة واستولى شيركوه على الوزارة تراجع الناس إلى الفسطاط ( أنظر الخريطة رقم ١ ) .

## موضع الفسطاط الى قبيل الفتح الاسلامى

كان موضع الفسطاط فضاء ومزارع فيما بين النيل والجبل الشرق الذى يعرف بجبل المقطم ليس فيه من البناء والعمارة سوى حصن يعرف بقصر الشمع وينزل به الى الروم من قبل القياصرة عند مجيئه من الاسكندرية وحينما نزل عمرو بن العاص مصر اختط جامعه في شمال هذا الحصن وانضمت القبائل بعضها الى بعض وتنافسوا في المواضع فولى عمرو بعض أعوانه فأنزلا الناس وفصلوا بين القبائل وخصصوا لكل منها خطة وهى ما يسمى اليوم بالحارة .

ولما قدم مروان بن محمد آخر خلفاء بنى أمية إلى مصر منهزماً من بنى العباس نزلت عساكر صالح بن على وأبى عون عبد الملك بن يزيد في هذه الصحراء حيث جبل يشكر المعروف بالكبدش الآن حتى ملؤا الفضاء وأمر أبو عون أصحابه بالبناء فيه فبنوا وذلك في سنة ١٣٣ هـ وصار العسكر مدينة ذات محال وأسواق ودور عظيمة وفيه بنى أحمد بن طولون مارستانه وكان بالقرب من بركة قارون وعظمت العمارة في العسكر إلى أن قدم أحمد ابن طولون من العراق الى مصر فنزل بدار الامارة من العساكر وما زال بها الى أن بنى القصر والميدان بالقطائع فتحول من العسكر وسكن قصره بالقطائع . وبزوال ملك بنى طولون رجع الأمراء إلى العسكر إلى أن قدم القائد جوهر من المغرب وبنى القاهرة المعزية .

وقد نكبت البلاد بشدة عظمى في خلافة المستنصر أعوام بضع

وخمسين وأربعمائة فتخربت القطائع وأمر ببناء حائط يستر الخراب عن نظر الخليفة إذا سار من القاهرة إلى مصر فيما بين العسكر والقطائع وأمر ببناء حائط آخر عند جامع ابن طولون . ولما كانت خلافة الأمر بأحكام الله أتى على منصور ابن المستعلى أمر وزيره فنودي مدة ثلاثة أيام في القاهرة ومصر بأن من كان له دار في الخراب أو مكان فليعمره ومن عجز عن عمارته يبيعه أو يؤجره من غير نقل شيء من أنقاضه ومن تأخر عن ذلك فلا حق له وأباح تعمير ذلك بغير طلب حق وكان سبب ذلك أنه لما قدم أمير الجيوش بدر الجمالي في آخر القحط وقام بعمارة اقليم مصر أخذ الناس في نقل ما كان بالقطائع والعسكر من انقاض المساكن حتى أتى على معظم ما هنالك الهدم فصار موحشاً وخرب ما بين القاهرة ومصر من المساكن ولم يبق هنالك إلا بعض بساتين فلما نادى الوزير بالتعمير أجابوا ندائه فعمرت بعض نواحيها .

### القطائع ودولة بني طولون

كانت موضع القطائع بين قلعة الجبل وجامع ابن طولون وهذا أشبه أن يكون طولها أما عرضها فانه من أول الرميطة تحت القاعة إلى الموضع الذي يعرف بزين العابدين وكانت مساحتها ميلا في ميل تقريبا وكان انشاؤها على يد أحمد بن طولون لما كثرت عبيده ورجاله بحال يضيق بها داره ولا يتسع له فركب الى سفح الجبل وأمر بحرق القبور القديمة واختط موضعها وبني القصر والميدان وأمر أصحابه وغلماناه وأتباعه أن

يختطوا لأنفسهم حوله فبنوا حتى اتصل البناء لمارة الفسطاط ثم قطعت  
القطائع وسميت كل قطيعة باسم من سكنها . وتفرقت في هذه القطائع  
السكك والأزقة وبنيت فيها المساجد الحسان والطواحين والحمامات  
والأفران وسميت أسواقها فليل سوق العيارين وكان يجمع العطارين  
والبزازين وسوق الفاميين ويجمع الجزارين والبقالين والشوابين وسوق  
الطباخين ويجمع الصيارف والخبازين والحلوانيين . وبنى ابن طولون قصره  
ووسعه وحسنه وجعل له ميداناً كبيراً يضرب فيه بالصوالة وعمل للميدان  
أبواباً عديدة تفتح كلها في يوم العيد أو يوم عرض الجيش وبنى أحمد الجامع  
والمارستان ولما مات جاء ابنه خمارويه فزاد في قصر أبيه وجعل من الميدان  
بستاناً عظيماً زرع فيه أنواع الرياحين والأشجار ولا ننسى بركة الزئبق  
التي جعل في أركانها سككاً من الفضة الخالصة .

وقد خربت القطائع في الشدة العظمى زمن الخليفة المستنصر وهلك  
جميع من كان بها من الساكنين بعد أن كانت تغص بالدور الكثيرة  
والبساتين .

### حريق الفسطاط

لم يقتصر الأمر على الشدة التي انتابت البلاد في عهد المستنصر فخربت  
مبانيها العامرة فان الفرنجة لما استولوا على سواحل البلاد الشمالية وأرادوا  
الاستيلاء على مملكة مصر وهبطوا ببركة الحبش المعروفة الآن بالبساتين ،  
أمر الوزير أن لا يقيم بمصر أحد فترك الناس أموالهم وأثقالهم ونجوا



بأنفسهم وأولادهم ونزلوا بمساجد القاهرة وحماماتها وأزقتها وعلى طرقاتها  
فصاروا مطروحين بأولادهم وقد سلبوا سائر أموالهم فبعث الوزير شاور  
إلى مصر بعشرين ألف قارورة نفط وعشرة آلاف مشعل نار لاحتراقها  
ولا زال بعض هذه القارورات محفوظا بدار الآثار العربية إلى الآن  
فخربت مصر الفسطاط خراباً هو الآن كيمان مصر وقد تراجع الناس  
قليلاً إلى عمار الفسطاط بعدئذ إلى أن كانت محنة الوباء العظيم في سلطنة  
الملك العادل أبي بكر بن أيوب .

### انشاء القاهرة

ان القاهرة المعزية هي رابع موضع انتقل سرير السلطنة اليه من  
أرض مصر في الدولة الاسلامية وذلك ان الامارة كانت بالفسطاط ثم  
صار محلها المعسكر خارج الفسطاط فلما عمرت القطائع صارت دار الامارة  
إلى أن خربت فسكن الأمراء بالعسكر إلى أن قدم القائد جوهر لعسا بكر  
مولاه الامام المعز لدين الله فبنى القاهرة سنة ٩٦٧ م حصناً ومعقلاً وشكلها  
مربع تقريباً ضلعه ١٢٠٠ متر وصارت القاهرة دار خلافة ينزلها الخليفة  
بحرمه وخواصه إلى أن انقرضت الدولة الفاطمية فسكنها من بعدهم السلطان  
صلاح الدين يوسف بن أيوب ومن خلفه من نسله فصارت القاهرة مدينة  
سكنى بعد أن كانت حصناً يعتقل به ودار خلافة يلتجأ إليها .

لما ملك جوهر مصر أنبأ المعز بذلك فسار بعساكره من المغرب  
حتى نزل بالجيزة فمقدله جوهر جسراً من المراكب بالجزيرة فسار عليه

وقد زينت له مدينة الفسطاط فلم يشقها ودخل إلى القاهرة فاستقر هناك واختط القصر وبات المصريون فلما أصبحوا حضروا للثناء فوجدوه قد حفر أساس القصر بالليل وقد اختطت كل قبيلة خطة عرفت بها وقصد جوهر باختطاط القاهرة حيث هى اليوم أن تصير حصنا فيما بين القرامطة وبين مدينة مصر ليقاتلهم من دونها فأدار السور اللبن على المنطقة التى نزل فيها بعساكره وأنشأ من داخل السور جامعاً وقصراً وأعدها معقلاً يتحصن به وتنزله عساكره واحتفر الخندق حيث منطقة الدمرداش الآن ليمنع القرامطة من دخول مصر وكان للقاهرة بابان فى الجهة القبلىة هما بابا زويلة وفى الجهة البحرىة بابان أحدهما باب النصر أمام رحبة الجامع الحاكمى والآخر باب الفتوح وفى الجهة الشرقىة بابان هما باب البرقىة والبواب المحروق وفى الجهة الغربىة باب سعادة وباب الفرج وباب الخوخة .

.. وكان داخل سور القاهرة قصرين وجامع يقال لأحد القصرين القصر الشرقى الكبير وهو منزل سكنى الخليفة ومحل حرمه وموضع جلوسه لدخول العساكر وأهل الدولة وفيه الدواوين وبيت المال وخزائن السلاح والآخر تجاه هذا القصر ويعرف بالقصر الغربى وكان يشرف على البستان الكافورى وموقعه بين القصر والخليج المصرى ويتحول اليه الخليفة فى أيام النيل للنزهة على الخليج وعلى ما كان إذ ذاك بجانب الخليج الغربى من البركة التى يقال لها بطن البقرة . وكان يقال لمجموع القصرين القصور الزاهرة ويقال للجامع جامع القاهرة والجامع الأزهر .

## القاهرة في عهد الأيوبيين

قدم أمير الجيوش بدر الجمالي وسكن القاهرة وهي خاوية على عروشها غير عامرة فعمل جهده في تعميرها بما خلا من فسطاط مصر فأخذ الناس ما كان هنالك من أنقاض الدور وغيرها وعمروا به منازل القاهرة وسكنوها إلى أن انقرضت الدولة الفاطمية وولى الحكم صلاح الدين الأيوبي فنقلها عما كانت عليه من الصيانة وسمح للشعب بسكنائها وضعفت العناية بقصور خلافة قهديم بعضها وأزيلت معالمه فصارت خططاً وحارات وشوارع ونزل السلطان منها في دار الوزارة الكبرى حتى بنيت قلعة الجبل عام ١١٦٦ م فتردد إليها صلاح الدين وأقام بها وتزايدت في هذه الفترة عمارة الحسينية وحاقي الخليج الكبير وما حول بركة الفيل وكثرت القصور بقلعة الجبل وعمر حى الصليبية إلى جامع ابن طولون وما جاوره إلى المشهد النفيسى . واتصلت عمائر مصر والقاهرة فصارا بلداً واحداً يشتمل على البساتين والقصور والدور والأسواق والفنادق والخانات والحمامات والشوارع والأزقة والدروب والخطط والمساجد والمدارس والخوانيت والمطابخ والشون والبرك والخلجان والجزائر والرياض متصلاً جميع ذلك ببعضه ببعض من مسجد تبر حيث القرافة الشرقية القبلية الكبرى إلى بساتين الوزير حيث بركة الحبش ومن شاطئ النيل بالجزيرة إلى جبل المقطم وما زالت الدور تضيق بأهلها حتى حدث الفناء سنة ٧٤٩ هـ فخلا كثير من المواضع المتقدم ذكرها وآلت إلى السقوط .

## سور القاهرة

من المعالم الظاهرة للقاهرة سورها العظيم وقد بنى ثلاث مرات ففي المرة الأولى وضعه القائد جوهر والثاني وضعه أمير الجيوش بدر الجمالى فى أيام الخليفة المستنصر والثالث بناه الأمير بهاء الدين قراقوش فى سلطنة الملك صلاح الدين الأيوبي وكان الأول من لبن وضعه جوهر على المنطقة التى نزل بها هو وعساكره فأداره على القصر والجامع ومما يشير العجب أن اللبنة الواحدة كانت قدر ذراع فى ثلثى ذراع وبعرض جدار السور الذى يسع أن يمر به فارسان والسور الثانى بناه الأمير بدر الجمالى فى سنة ٤٨٠هـ وزاد فيه الزيادات التى فيما بين بابى زويلة وباب زويلة الكبير وزاد عند باب النصر أيضاً جميع الرحبة التى كانت تجاه جامع الحاكم إلى باب النصر وجعل السور من لبن وأقام الأبواب من حجارة وأما الثالث فقد بنى فى عهد صلاح الدين الأيوبي بالحجارة على ما هو عليه الآن وقصد بأن يجعل على القاهرة ومصر والقلعة سوراً واحداً وكان ذلك فى عام ١١٨٠ م .

وقد قام المماليك أثر انقضاء صولة الأيوبيين وظاولوا يحكمون البلاد طول الفترة بين (١٢٢٧-١٥١٧م) واليههم يرجع الفضل فى انشاء معظم المساجد الأثرية بالقاهرة ومن بعدهم جاء الأتراك ثم كان احتلال الفرنسيين عام ١٧٩٧م وقد عملت مدافعهم على تخريب نواح مختلفة من احياء القاهرة وتركتها كياناً من الأثرية .

واسترد العثمانيون سطوتهم في سنة ١٨٠١ م وأصبحت مصر ولاية عثمانية ( أنظر الخريطة رقم ٢ ) .

### خلجان القاهرة وبركها

ومن طرق توصيل المياه للمدينة القديمة انشاء الخلاجان والبرك فمن الخلاجان التي كانت بالقاهرة خليج مصر وخليج فم الخور وخليج الذكر والخليج الناصري وخليج قنطرة الفخر .

وخليج مصر اختطه قدماء المصريين ثم اندثر وجدد حفره في عهد ملوك الروم ثم أعيد حفره مرة أخرى في عهد عمرو بن العاص وكان يصب في البحر الأحمر فتسير فيه السفن إلى الحجاز وظل هذا الخليج منتزهاً لأهل القاهرة يعبرون فيه بالمرالكب للترفة إلى أن حفر الملك الناصر محمد بن قلاوون الخليج المعروف بالخليج الناصري .

أما الخليج الناصري فكان يخرج من النيل بقرب مستشفى قصر العيني الآن ويصب في الخليج الكبير بجهة الفيحالة الآن وكان سبب حفره أن الملك الناصر محمد بن قلاوون أنشأ قصوراً وخاناته بناحية سرياقوس وجعل هناك ميداناً يسرح اليه فأراد أن يحفر خليجاً من النيل لتمر فيه المراكب إلى ناحية سرياقوس لحمل ما يحتاج اليه من الغلال وغيرها فأعلن بذلك أمراء الدولة فأحضروا الفلاحين التسابيين لهم وتم حفر الخليج في خلال شهرين عام ١٣٢٥ م فأنشأ الناس الأسواق على جانبيه وجرت فيه السفن

بالغلال وأخذ الناس في العمارة على حاقى الخليج وتنافسوا في السكن هناك وصار هذا الخليج موطن أفراح وملعب أثراب ومحل تيه وقصف .

### برك مصر والقاهرة

ومن أهم البرك التى كانت موجودة بمصر والقاهرة بركة الحبش وبركة شطا وبركة قارون والبركة الناصرية وبركة الشقاف وبركة السباعين وبركة الرطلى وبركة الفيل وبركة بطن البقرة .

وأما بركة الحبش فهى فى ظاهر مدينة الفسطاط من قبلها فيما بين الجبل والنيل وقد كان حول هذه البركة ما لا يقل عن ثمانية عشر بستاناً ومنزها كانت فى زمن الفيضان تعج بأهل الأدب والظرف وكان القاهريون يخرجون فى أيام النوروز والغطاس والميلاد والمهرجان الى بركة الحبش فيضربون عليها المضارب الجليلة والسرادقات والقباب والشراعات وما يكاد ماء النيل ينحسر عن تلك البركة حتى تبدو فى منظر فتان مما ينطويها من زراعة الكتان وغيره .

وبركة قارون كان عليها عدة عمائر جليلة عند ما عمر العسكر والقطائع فلما خرب العسكر والقطائع خربت تلك الدور .

وبلى هذا بركة الفيل وموقعها كان تجاه القاهرة عند ما بناها جوهر القائد وقد عمر الناس حولها فصارت مساكنها أجل مساكن

مصر كلها وقد كانت المناظر حولها بهجة وزينة واعتاد السلطان أن يركب فيها بالليل .

وبركة الرطلى : كانت تعرف ببركة الطوايين لأنه كان يضرب بها الطوب وكان فى شرق هذه البركة زاوية بها نخل كثير وفيها شخص يصنع الأبطال الحديد التى تزل بها الباعة فسمها الناس بركة الرطلى نسبة لصانع الأبطال ولم تزل هذه الجهة معروفة بهذا الاسم إلى الآن بالفجالة .

ولما جرى الماء فى الخليج الناصرى ودخل منه إلى هذه البركة صارت المراكب تعبر إلى البركة من الخليج فتدور حولها تحت البيوت وهى مشحونة بالناس ويقضون أوقاتهم فى أحوال من اللهو يقصر عنها الوصف .

### بركة بطن البقرة « الأذبكية »

كانت فى الأصل بستاناً ثم أمر الخليفة الظاهر لأعزاز دين الله بإزالة هذا البستان وبعمله بركة فلما كانت الشدة العظمى فى زمن المستنصر هجرت البركة وبنيت فى موضعها أبنية أزيلت فيما بعد وعمق حفرا الأرض وسلط عليها ماء النيل فكانت كغيرها من البرك موضعاً للزهة والترىض .

## الجسور والكبارى

### الجسر بوسط النيل :

لما ازدادت قوة تيار النيل على ناحية بولاق اهتم الملك الناصر بذلك عام ٧٣٨ هـ فطلب المهندسين من دمشق وحلب والعراق ومصر فلما تكاملوا عنده ركب بعساكر من قلعة الجبل إلى شاطئ النيل حيث نزل وبين يديه الأمراء وسائر أرباب الخبرة من المهندسين وأخبرهم بأمر جسور النيل فاقضى الحال أن يعمل جسر فيما بين بولاق وناحية أنبوبة « وهى امبابة الآن » من البر الغربى ليرد قوة التيار عن البر الشرقى إلى البر الغربى وأمر بجمع الناس وتسخيرهم للعمل فأججزوه فى مدة شهر واحد واستعملوا فيه من الحجارة قدر ثلاثة وعشرون ألف مركب وكان هذا الجسر سبباً فى تحول ماء النيل عن بر القاهرة .

### الكوبرى فيما بين الجيزة والروضة :

لما أنشأ الملك الناصر الجسر السابق ذكره وتحول النيل عن القاهرة انكشفت أراضى كثيرة وصار الماء يخاض من بر مصر إلى المقياس وعانى الناس كثيراً لبعد الماء عن القاهرة وارتفع ثمن الماء حتى ضج القوم وشكوا إلى السلطان الملك كامل بن الملك الناصر فطلب المهندسين وركب السلطان بأمرائه من القلعة إلى شاطئ النيل وكان فى بدء زيادته فاقضى رأى نقل التراب والشقاف من مطابخ السكر التى كانت بمصر والقائه بالروضة لعمل الجسر فنقل شئ عظيم من ذلك فى المراكب إلى الروضة وعمل جسر من



الجزيرة إلى نحو المقياس في طول نحو ثلث ما بينهما من المسافة فعاد الماء إلى جهة مصر حتى علا الماء الجسر بأسره وكان ذلك عام ٧٤٧ وقتل الملك الكامل وتولى أخوه الملك المظفر فاستغاث به الشعب للغلاء الذي حدث في ثمن المياه فجمع المهندسين واتفقوا على إقامة جسر ليرجع الماء عن الجزيرة إلى مصر والقاهرة وقدروا تكاليف المشروع بمائة وعشرين ألف درهم فضة فأمر بجمعها من أرباب الأملاك التي على شاطئ النيل ولكن كان هذا المبلغ كبيراً فرؤى توزيعه على الأمراء والجنود والكتاب وأصحاب الحوانيت والأعيان وسخر الناس في العمل وقد رؤى أنه من اللازم حفر خليج يجرى الماء فيه عند زيادة النيل لتضعف قوة التيار عن الجسر لحفر هذا الخليج من موقع الجسر إلى بولاق فقرب الماء من القاهرة .

### جسر الخليلي

هذا الجسر يقع فيما بين الروضة من طرفها البحرى وبين الجزيرة الوسطى وكان السبب في إنشائه هو ازدياد تحول مياه النيل عن القاهرة بعد إنشاء الجسر السابق وقد أقيم على خوازيق من خشب السنط طول كل منها ثمانية أذرع جعلت في صفين في طول ثلثمائة قصبة وعرض عشرة قصبات وسمرت فيها أفلاق النخل الممتدة وألقى بينها تراب كثير ومع ذلك ما ازداد الماء الا انطرادا عن بر القاهرة ومصر حتى لقد انكشف بعد عمل هذا الجسر شيء كثير من الأراضي التي كانت مغمورة بماء النيل وبعد النيل عن القاهرة بعدا لم يعهد له مثيل .

## القاهرة في عهد محمد علي

إن نظرة بسيطة إلى الخريطة التي وضعتها الحملة الفرنسية تكفي لبيان تخطيط القاهرة وما وصل إليه في المصور المتتابعة فقد زالت شوارعها الواسعة وميادينها العديدة كما اندثرت معالم بعض البساتين الغناء واستولى عليها الناس وبنوا منازلهم فوق أرضها دون نظام متبع ولا خطة منسقة بل معظمها في خطوط متعرجة

ذلك هو نهج التخطيط في القرون الوسطى وقد قصدوا يتعريج مسالكها اتقاء هجمات الأعداء إلا أن ذلك يحرم الجمهور والمارة من التهوية والإضاءة الكافية مما دعا ولاية مصر من أمراء الأسرة العلوية الكريمة إلى شق الشوارع والمنافل لتوفير أسباب الصحة ولتمكين حركة المرور المتزايدة من وجود طريق لها بل إن هناك خطوة كبرى خطاها محمد علي في سبيل المحافظة على أرواح شعبه وحمايتهم فإنه رأى تعدد حوادث سقوط المنازل على أربابها لقدم عهد بنائها فتدب المهندسين والملاحظين للكشف على المساكن وخول لهم سلطة هدم المتداعى منها فإن كان المالك لها يقوى على إعادة بنائها مرة أخرى كان بها ولا فإنها تبنى على نفقة الدولة وتصير ملكاً لها .

ومن مستحدثات محمد علي شارع شبرا إذ حفه على جانبيه بأشجار اللبخ والجنيز بالتبادل فصار متنزه أهل القاهرة وفي آخره أنشأ قصره له على الطريقة الرومية وحديقة بديعة التنسيق ثم رغب بعد ذلك

فى تحويل بركة الأزبكية بعد قفارها إلى بستان يهرع إليه الأهليون وعدل الميدان ونظمه لوقوعه أمام دار الألفى التى وهبها إلى ابنه الأميرة زينب هانم حيث المكان المعروف بفندق شبرد وما حوله الآن ولا نفسى حتى بولاق والسبتية بمصانعها وفأوريقاتها الضخمة فان محمد على لم يُقترَ فى البذل على الصناعة وأهلها فأنشأ لهم الدور الملائمة وأنشأ مسابك للحديد ومصانع لغزل القطن ونسجه وأخرى لتبييض القماش وغير ذلك مما لا يمكن حصره من أيادى محمد على على هذه البلاد ( انظر الخريطة رقم ٣ )

### ازالة تلال القاهرة وردم البرك والمستنقعات

إن برك القاهرة التى سبق لى الكلام عليها لم يبق من معالمها اليوم إلا أسمائها تذكرنا بها أما مواقعها فقد ردمت بما خلفه الفرنسيون ورائهم من الأطلال الخزنة وما تركته مدافعهم وقنابلهم من الاثار الدامية والأثرية المتراكمة فى غرب القاهرة التى ظلت تتزايد يوما بعد يوم حتى أمر ابراهيم باشا بازالتها وردم البرك بما يستخرج من أثرتها فكانت تلك أنجل خدمة للقاهرة فرجت عن ضيقها وخرج القوم يعمرون أماكنها

### القاهرة فى عهد إسماعيل

ثم بعد ذلك أمر الخديو إسماعيل بإنشاء حى الاسماعيليه وهو يمتد بين جسر السبتية أعنى الطريق الموصل من مصر إلى بولاق وهو حده البحرى وحده الغربى ترعة الاسماعيليه الآخذة من قصر النيل وساحل.

النيل إلى القصر العيني وحده القبلى شارع القصر العالى والخليج المصرى وحده الشرقى سور البلد القديم وقد عنى إسماعيل بتجميل هذا الحى وجعل شوارعه مستقيمة وأغلبها متقاطع على زوايا قائمة ودكت أرض شوارعه وحاراته بالدقشوم وجعل فى جانبيه كل شارع وحارة رصيف للمشاة ومدت فى جميعها مواسير الماء لرش أرضها وسقى بساتينها ونصبت فيها مصابيح الغاز لانارتها فأصبحت من أبهج أخطاط القاهرة وأعمرها وسكنها الأمراء الأعيان ومن أهم الشوارع التى أنشئت بهذا الحى شارع بولاق « فؤاد الأول حال » وشارع المغربى وشارع المناخ وشارع قصر النيل وشارع عماد الدين وشارع المدابغ وشارع مضر العتيقة « شارع القصر العيني الآن » وشارع أبى السباع والساحة ومنصور والقاصد والحويأتى وشارع الدواوين ومما نلاحظه على تخطيط هذه المنطقة وجود الميادين الدائرية مثل ميدان سوارس وميدان سليمان باشا وميدان لاظ اوغلى ولهذا النوع من الميادين فائدته فى تنظيم حركة المرور بدون الالتجاء إلى بوليس المرور لأن حركة السيارات الآتية اليه تكون مماسة غير متقاطعة عموديا كما هو الحال فى تقاطع الشوارع العمودية مثل شارع عماد الدين وشوارع المناخ والمغربى وفؤاد الأول فهذه لا يمكن تلافى اخطار حركة المرور فيها إلا بواسطة بوليس المرور .

ويجب أن نذكر فضل الخديو إسماعيل فى إنشاء حدائق الأزبكية والحيوانات والأرمان بالجيزة وما اشتملت عليه الأولى من الأشجار التى استحضرها من مختلف البلدان وما احتوته الثانية من الجبلديات والشلالات

والكبارى والأزهار والرياحين والوحوش والطيور المختلفة وطرقها  
المرصوفة بالزلط الدقيق المستدير الشكل المختلف الألوان والمنتظم الوضع فى  
أشكال هندسية خلابة . وحديقة الأورمان من الحدائق الشاسعة الغنية  
بأشجارها ومياها وقد قصد بها محاكاة الطبيعة فى مسالكها المتعرجة  
وطرقها غير المنتظمة وبجوار هذه الحدائق اليوم عدداً كبيراً من كليات  
الجامعة المضرية وادارتها ومبنى صالة الاحتفالات بها ويعد هذا من أفخم  
مباني القاهرة وقد زاده أهمية ذلك الشارع الموصل اليه والمغروس بالأشجار  
والخضرة على جانبيه .

وكان الخديو إسماعيل يود تنظيم ما بقى من القاهرة على أسلوب  
تنظيم الاسماعيلية فكان من أغراضه جعل سراى عابدين مركزاً يتفرع منه  
عدة شوارع منها ما تم وامتد إلى الاسماعيلية والأزبكية ومنها ما لم يتم  
كشارع يمتد من عابدين إلى السيدة زينب ثم رغب فى إنشاء شوارع  
مركزها جامع السيدة زينب وتمتد فى جهاتها وتقطع حارات البلد القديمة  
مع عطفها وأزقتها لتجديد الهواء وأحدها يكون من ميدان السيدة زينب  
إلى بركة الفيل إلى شارع محمد على وكان يرغب فى مد شارع من العتبة  
الخضراء الى باب الفتوح وكان من مشروعاته أيضاً إزالة التلوث الواقعة فى  
شرق القاهرة ( أنظر اللوحة رقم ٢ )

## شارع محمد على

لما شرعت الحكومة في فتح شارع محمد على وعمل رسمه جاء مروره وسط مقبرة الأزبكية فهدمت التربة ونقل منها بعض العظام إلى قرافة الامام الشافعى وغيرها والبعض الآخر عمل له صهريج مخصوص ودفن به وبنى عليه مسجد عرف بمسجد العظام بشارع عبد العزيز الآن .

ولما كان هذا الشارع قاطعاً لجزء كبير من عرض المدينة واتجاهه الواقع بين الشرق والجنوبى والبحرى والغربى حدث تغيير فى هواء أغلب أنحاء المدينة وكان التصميم فى الأصل على أن يجعل عرضه عشرين متراً منها ثمانية للرصيفين المجاورين للمنازل والاثنى عشر الباقية لمرور العربات والحيوانات وغير ذلك وعلى أن تعمل عقود للرصيفين المذكورين وتبنى المساكن فوقهما فيحصل بذلك الوقاية من حر الشمس فى زمن الصيف ومن المطر فى زمن الشتاء ثم رؤى غرس الأشجار على جانبي الشارع ولسكن عدل عن ذلك أخيراً .

وقد صار شق هذا الشارع ليصل بين العتبة الخضراء وبين جامع السلطان حسن فاكنتسب الشارع بذلك أهمية فوق أهميته لابرازه ذلك الأثر من مسافة لا تقل عن الألفى متر . ( الخريطة رقم ٤ ) .

## القاهرة فى عهد حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول

ثم جاء عهد حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك فتنفضل فشميل بسامى  
عنايته عاصمة ملكه الأولى فسارت المشاريع فى سبيل التنفيذ سيرا حثيثا بما  
يكفل الراحة والرفاهية لشعبه المحبوب وبدأت تلك الحركة فى تعمير أنحاء  
جديدة من المدينة مثل هليوبوليس وحدائق القبة والزمالك وكان طبيعيا  
أن تزداد مساحة المدينة تبعا لزيادة عدد السكان فتعداد سكان القاهرة فى  
سنة ١٩٠٠ هو ٦١٥٠٠٠ نفس وفى سنة ١٩٣٥ حوالى ١٣٠٠٠٠٠ نفس .  
وبلغت زيادة مساحة القاهرة منذ سنة ١٩٠٠ ما يقرب من الألفى فدان  
وهى تبلغ الآن ٣٨٠٠٠ فدان .

ويعتبر هذا العهد بحق عهد انشاء وتجديد فاما عن حركة البناء فان  
القاهرة لم تعهد نشاطا مثل الذى رآته فى هذا العهد ولم يقتصر النشاط على  
كثرة العدد بل تخطاه إلى العناية بهندسة البناء ورواقه وقد أقيمت عدة  
مبشآت حكومية عامة مثل مباني الجامعة المصرية ومباني مستشفى القصر  
العينى ومدرسة الطب ومباني الجامعة الأزهرية والمحكمة المختلطة وكوبرى  
الحديدى اسماعيل أما النشاط الشعبى فى حركة البناء فهو منقطع النظير .  
( أنظر الصور رقم ٦٥ ، ٧٦ ، ٨٠ )

ولم يكن حظ التجديد بأقل من الانشاء فقد نفذت مشاريع ترمى  
إلى إزالة بعض الأحياء الوطنية القديمة للتخلص من منازلها المتداعية ولتيسير

سبل الاتصال بين قلب العاصمة ومختلف أحيائها بعد كثرة اقتناء السيارات الخاصة وكذا درست مصاعب حركة المرور بغية تسهيله والافلال من حوادثه بترتيب المآوى اللازمة بالميادين والشوارع وتخصيص الشوارع الجانبية للانتظار « Parking » وكذا بإنشاء ممرات سفلية عند تقاطع الشوارع مع خطوط السكة الحديد .

واقضت رغبة جلالاته السمو بالعاصمة إلى مصاف المدن الأوروبية الفخيمة بالاهتمام بشوارع النزهة والشوارع الرئيسية وغرس الأشجار بها لتزيينها وإضاءتها إضاءة قوية . ومن الأمثلة البارزة لذلك شارع الملكة نازلى وشارع الاهرام وشارع الخليفة المأمون وشارع الخليج المصرى بعد ان يكتمل توسيعه وكورنيش النيل ( أنظر الصور ٩، ١٠، ١١، ١٢ ) . ولما كان من أهم ما يرمى اليه جلالاته هو المحافظة على صحة شعبه فقد رأى ازالة كيان الاتربة الواقعة فى شرق القاهرة ومهيىد أرضها وإنشاء منطقة صناعية بها .

وقد جهزت مشروعات تخطيطية للمناطق التى يؤمل التوسع فى تعميرها مستقبلا لنزع ملكية شوارعها الرئيسية وميادينها العامة لضمان إنشاء احياء منسقة ومن ذلك المدينة الفؤادية والمنطقة الشمالية للمدينة والمنطقة الشرقية القبلية لها وإلى جانب هذا جهزت مشاريع قوانين خاصة بالتنظيم والمباني والصحة العامة والمجارى كل ذلك رغبة فى تجميل المدينة والمحافظة على الصحة العامة فيها .

أما الحدائق العامة والمنزهات فهى من ضروريات القاهرة لا سيما



فى الصيف ومن الحدائق المستحدثة حديقة مورو والحديقة الأندلسية وحديقة حلوان وكل من هذه الثلاثة مباحج تزيئها .  
ومما يمتاز به هذا العهد العناية بشوارع المدينة برصفها وتنظيفها بالأسفلت وكنسها مرات متعددة فى اليوم وغسلها فى أوقات متقاربة ليلا .  
وقد شمل الإصلاح فيما شمل جبانات المسامين بأن أضيفت إليها مساحات كبيرة فى نواح مختلفة من الأحياء الواقعة شرق البلد وخططت تخطيطا محكما وشوارع منتظمة .

### حركة المرور وعلاقتها بتخطيط مدينة القاهرة

عقب الحرب العالمية انتشر العمران باطراف المدن الكبيرة فى البلدان التى كانت متأثرة بالحرب والتى أوقفت الانشاءات فيها أثناء الحرب انتشاراً عظيما وقد عانت من جراء ذلك جميع بلديات هذه المدن صعوبة نحو التمش مع هذا العمران المستجد وكان لمدينة القاهرة بسبب استئفاف الانشاءات نصيب وافر منها وسرعان ما امتد العمران صوب أطراف العاصمة بجهات شبرا والعباسية والقبة والزيتون والمطرية وضاحية مصر الجديدة وتبع ذلك طبعاً زيادة حركة المرور لاسيما وأنه بعد تلك الحرب الطاحنة ابتداء استعمال السيارات ذات الحركة الميكانيكية بكثرة للغاية وذلك لسببين : —

الأول — الرغبة فى الوصول الى قلب العاصمة فى أقصر وقت ممكن .

الثانى — كثرة المعامل التى أوجدتها الحرب العالمية ورخص منتجاتها

وفيما يلي شرح لما وصلت اليه الحالة . ففي عام ١٩١٤ أى أبان الحرب كان عدد السيارات والدرجات ذات المحرك الميكانيكى التابعة لمصالح الحكومة والمرخص بها من بوليس العاصمة ٨٣٨ واحدة وفي عام ١٩١٨ تبلغ عددها ٩٩٦ وفي سنة ١٩٣٥ أصبح ١٤٧٢٩ واحدة من ذلك يتضح جليا أن الزيادة كانت فى بادىء الأمر تدريجية ثم زادت زيادة غير مضطردة فى عام ١٩٣٥ . وكان من نتيجة عمل الطرق الزراعية المؤدية إلى مدن القطر وسرعة الوصول إليها أن أنشئ بالمديريات أقلام مرور وطفقت هذه المديريات تصرف رخصا للسيارات بعد أن كانت قاصرة على محافظات مصر والاسكندرية والقنال .

هذا عدا العربات التى تجرها الدواب وقد زاد عدد العربات الكارو من ١١ الف إلى ١٥ الف عربة تقريبا فى سنتى ١٤ و ٣٥ وقد نقص عددها فى سنة ١٩١٨ إلى ٩ آلاف عربة ولعل الزيادة بعد النقص راجعة إلى زيادة ضريبة البنزين .

فلسبب الأول كان من الضرورى شق شوارع جديدة وتعديل بعضها وعمل نفق تحت الأرض الأرض عند تقاطع السكك الحديدية بالشوارع الرئيسية ضمانا لتنظيم حركة المرور ولسهولة الوصول إلى قلب العاصمة فمثلا قامت مصلحة التنظيم فعلا بفتح شارع الأمير قاروق لايصال العباسية والضواحي البحرية بوسط المدينة وكذلك أجرت فتح شارع الأزهر لتخفيف ضغط حركة المرور عن شارعى الموسكى والسكة الجديدة وقد أنشأت نفق أرض الطويل بشبرا لايصال محطة البضائع الجديدة

بالشرابيه بحى شبرا وروض الفرج وتخفيف المرور عن ميدان باب الحديد وأيضاً تجرى إنشاء نفق السبئية لايصال شبرا وبلاد وجه بحرى بالمركز التجارى ودور الأعمال بالمدينة وقد تم تقرير إنشاء نفقين أحدهما تحت سكة حديد الضواحي أمام المستشفى القبطى وذلك لايصال محطة البضائع بالأحياء التجارية بالمدينة وثانيهما نفق شارع الأهرام تحت سكة حديد الوجه القبلى وغير ذلك من توسيع شوارع وشق نوافذ للشوارع التى كانت مسدودة من قبل مثل شارع الدرب الأصفر بحى الجمالية وغيره بالنسبة للأغراض المذكورة .

وللسبب الثانى أنقصت المصلحة عرض كثير من أفاريز شوارع العاصمة لا مكان لإيجاد محال لا انتظار السيارات سواء كانت فى منتصف أو على جوانبها وأنشأت مآوى لمحطات الترام لوقاية المارة من أخطار حركة المرور جاعلة نصب عينها فى تقصير الأفاريز لإراحة المارة وحركة المرور على السواء . غير أنه بسبب الزيادة الفجائية التى لم تكن منتظرة فى عدد السيارات فى السنوات الأخيرة والتى حدثت بسبب التنافس التجارى والمضاربة فى أثمان السيارات والنساهل فى دفع أثمانها بدفع المشترين لها على أقساط علاوة على قيادة أصحاب السيارات لها بأنفسهم رغبة منهم فى الاقتصاد وتركهم إياها أمام دور أعمالهم نهائياً وأمام دور الملاحى والمقاهى ليلا رؤى فى العهد الأخير درس مواقع للانتظار بما يتفق وعدم إعاقة حركة المرور وما يكفل تنظيمه يتلاءم مع أحدث الطرق سواء كان ذلك من جهة انتظار السيارات أمام دور العمل أو أمام الملاحى والمقاهى وغيرها .

## التخطيط الحديث للمدينة

### شارع الأمير فاروق وشارع الأزهر

من أبرز الأمثلة على الأعمال الهامة التي قامت بها الحكومة هو شق شارعى الأمير فاروق والأزهر أما أول الشارعين فعلاوة على أنه قد سهل سبل الاتصال بين حي العباسية وقلب القاهرة بسبب قصر المسافة ففائدته من الوجهة الصحية كبيرة لأنه اكتسح جزءاً كبيراً من المباني البالية المتلاصقة كانت غير صحية بالمرّة فأفسحت المجال لغيرها بتوفير الضوء والحرارة والتهوية اللازمة .

أما شارع الأزهر فإن الفكرة الأصلية فى شقه هى تخفيف الضغط عن شارع الموسكى وقد كان حينئذ أهم الشوارع التجارية فى القاهرة ولكن اتصل بهذه الفكرة نظرية أخرى سامية وهى الاهتمام بالأزهر أكبر وأقدم جامعة إسلامية فى الشرق إذ كان من العار أن يظل محاطاً بالأزقة والحوارى والشوارع الخفية وكان لا يمكن الانسان الوصول إليه إلا عن طريقها ولما كان هذا لا يتشئ مع ما للأزهر من الجلال والاكبار فقد جاء شارع الأزهر محققاً لهذه الفكرة فأبرز الأزهر من بين الخطام وقد كان شق هذين الشارعين فرصة لا بأس بها لتشريع قوانين جديدة لتنظيم المباني وتحديد الطرز والارتفاعات والبروزات وغير ذلك مما هو متبع فى جميع البلاد الأوروبية وحقاً لقد قامت وزارة الأوقاف ببناء بضعة عمارات على مدخل الأمير فاروق فجاءت مطابقة لقواعد الفن وكذا قام

بعض الأفراد بعمل بضع عمارات نجحت أيضاً من الوجهة الفنية إلا أن هناك بعض انتقادات لا بد من ذكرها فالكثير من المائر قامت على قطع صغيرة من الأراضى هى التى بقيت بمد ضائع التنظيم دون ضم أجزاء أخرى إليها حتى يمكن الوصول إلى مسقط أفقى ملائم والكثير من هذه القطع مثلت الشكل وليس هناك أى مبالغة فى أن البعض منها مثلت تماماً وبذا يبدو منظره غير مألوف للأعين وكان العلاج الوحيد لذلك هو قيام الحكومة بنزع ملكية شريط من الأرض بعرض ٣٠ متر على كلا جانبي الشارع ثم تعيد بيعه مرة أخرى بأثمان مرتفعة وبالقيود والشروط التى تراها ملائمة فتمتفادى بذلك تلك المناظر المشوهة لجمال الشوارع والمنافية للروح التى شق الشارع من أجلها وفى الوقت نفسه يمكنها تعويض جزء عظيم من مصاريف نزع الملكية للشارع الأساسى وبذلك أيضاً يكون للحكومة السيطرة التامة على حركة التعمير والانشاء وتجميل المدينة .

وإذا تجاوزنا عن بعض المباني التى تركت متخربة بمد الاستيلاء على ضائع التنظيم أما لعدم قدرة أصحابها لاعادة بنائها أو لأى اسباب أخرى يجب أن نقرر أن هذين الشارعين الهامين قد خففا الضغط الناتج عن حركة المرور ولكن مما يؤسف له أن شارع الأزهر لا زال محجوباً عن ميدان العتبة الخضراء بعارة الأوقاف القائمة حجر عثرة فى مسيله فإذا تم الاتفاق نهائياً على نزعها اتصل الشارع بالميدان مباشرة وسوف يكتمل تنظيم مجموعة هذه الشرايين متى تم تنظيم ميدان العتبة الخضراء وتذليل صعوبات حركة المرور فيه وتجميل موقع المحكمة المختلطة القديمة بعد أن تمت إزالتها انظر الخريطة رقم ٤

### مشروع نفق السبئية

ومشروع نفق شبرا لا يقل فى الأهمية عن المشاريع سالفة الذكر فقد ازدادت حركة الانشاء فى شبرا زيادة عظيمة تضاعفت معها حركة المرور ولما كان نهر الكوبرى القائم الآن ضيقاً فقد أصبح غير كاف لعمل طريقين للمرور أحدهما للذهاب والآخر للإياب ولذا رؤى لإنشاء نفقين للمرور أحدهما وهو الأصغر بعرض ١٨ ر ٠٠ متراً سيقوم موضع الكوبرى الحالى أما الآخر فسيكون بعرض ٤٠ ر ٠٠ متر موقع مزلقان السبئية وقد سارت مصلحة التنظيم شوطاً عظيماً فى سبيل نزع ملكية المنازل والأراضى اللازمة لتنفيذ هذا المشروع تدريجياً ( انظر اللوحة رقم ٣ ).

### توسيع شارع الخليج المصرى

أما شارع الخليج فسيصبح بعد اتمام توسيعه مضارعا لأعظم الشوارع الأوربية فى بهائه ورونقه وانتظام الحركة فيه على تعداد أنواعها وتباينها بين سريعة وبطيئة وسيكون عرض هذا الشارع أربعون متراً على الأقل مقسمة حسب القطاع المبين بعد وقد بدأت عملية التوسيع من ميدان السيدة زينب لأنها كانت المنطقة المكتظة بالمنازل العتيقة التى ابلاها مرور الزمان فذهب المشروع بتلك المنازل واكتسح فى طريقة الشوارع الضيقة والمنعطفات وبذا مهد للجامع الرشيق أن يتسيطر على الميدان بجلاله وروعته فبدت قيمته الفنية وتنفست المنطقة بأجمعها الصعداء بعد زوال تلك الكتلة العظيمة وبعد هذا الميدان الوطنى تحسينا مهما للمنطقة وقد وجهت

المصلحة عنايتها الى تجميل هذا الميدان فعدلت خطوط الترام فيه بأن وضعتها في منتصف الميدان بعيدة عن المنازل وكذا عدلت موقع تخزين الخطوط المنتهية في الميدان بحيث أصبح من اليسور إيجاد منتزه صغير وترتيب موضع لمركبات الامنيبوس ( انظر الصورة رقم ١٢ ) .

### كورنيش على النيل

أن النفس تميل بطبيعتها الى رؤية مناظر المياه ونهر النيل العظيم يشطر المدينة وشواطئه في الصيف مصيف من لا تمكنهم ظروفهم المادية من ارتياد المصايف البحرية فكان من الضروري الاعتناء بشواطئه وتسويرها وفتح الشوارع بجوارها ليتمكن سكان القاهرة من الخروج اليها وقد عملت تكسيه واطيه حول شاطئ النيل في الجزء القبلي من الجزيرة في المنطقة الواقعة بين كوبري الخديو اسماعيل وكوبري الانجليز وكسيت شواطئ النهر بالخضرة الجميلة ( انظر الصورة رقم ١٣ )

والى جانب هذا يسير مشروع لفتح طريق على الشاطئ الغربي للنيل مبتدئا من كوبري الانجليز متجها نحو كوبري عباس وقد تم الى الآن جزء كبير منه ويرجى أقرار مشروع ثالث لكورنيش على الجزء الواقع بين كوبري بولاق ومدخل المدينة عند شبرا البلد

### شارع الاهرام

يرجع الفضل في انشاء هذا الشارع الى الخديو اسماعيل ليسهل بذلك مشاهدة الاهرام وكانت الاشجار تحفه من الجانبين وعملت به قناطر

وبرايخ تمر فيها المياه للرى وبنى اسماعيل باشا بالجهة البحرية من الأهرام سراى اعتنى فى زخرفتها ولما ازداد العمران وجرت مركبات الترام فى هذا الشارع وازدادت الى جانب هذا حركة المركبات الخاصة ازديادا ادى الى وقوع حوادث كثيرة محزنة بسبب انزلاق بعض المركبات الى الحقل المجاورة لسرعة القيادة وضيق الطريق فرؤى توسيع هذا الشارع بجعل عرضه أربعون مترا وبقاء خطوط الترام فى منتصف الشارع وتخصيص طريق للسيارات الناهبة وآخر للآلية واضىء اضاءة قوية فأصبح بذلك من أجمل شوارع النزهة ( انظر الصورة رقم ١٠ )

والمنطقة التى يخترقها هذا الشارع هى من المناطق المأمول تعميرها فى المستقبل القريب لقربها من القاهرة ولذا فقد عمل لها مشروع تخطيطى يبينت فيه الشوارع الرئيسية والميادين وقد وجهت عناية خاصة الى شارع الهرم بمناسبة طوله واستقامته وخوفامن السأم الذى قد يستولى على النفس نتيجة لعدم تغير المنظر الواحد طوال الطريق فعملت ميادين دائرية عند كل كيلومتر من الشارع لتبديل المنظر بين حين وآخر . ومن هذه الميادين تتفرع الشوارع الداخلية للمنطقة .

وتمشيا مع روح العصر فى المحافظة على الوقت رؤى أن سكة حديد الصعيد تقاطع هذا الشارع عند مبدأه فتشمل حركة السيارات فيه ففكر فى عمل طريق سفلى تحتم السكة الحديد وتقل خط الترام الى منتصف شهر النفق .



## ميادين القاهرة

كانت القاهرة في العصور القديمة تنص بالميادين في ارجائها المختلفة وكان المقصود من الميادين هو اظهار فخامة قصور الأمراء والعظماء أو لاستعمالها في استعراض الجنود والجيوش في الاحتفالات والمواسم فيجلس السلطان في المنطرة ويراقب جنوده في الميدان ومن أمثلة الميادين ميدان ابن طولون وميدان الاخشيدي وكان من أعظم أماكن القاهرة وكانت فيه الخيول السلطانية في الدولة الاخشيديّة وميدان القصر وموقعة في الجهة المعروفة بالخرنقش عمل عند بناء القاهرة ولم يزل ميداناً للخلفاء الفاطميين ثم استعمل اسطبلات فيما بعد الى أن استولى عليه الشعب وبني على أرضه والميدان الصالحى وموضعه من جامع الطبّاخ بباب اللوق الى قنطرة قدادار على الخليج الناصرى بقرب قصر النيل الآن وقد كان بستاناً واشتره أحد الامراء وجعله ميداناً وانشأ فيه مناظر جميلة تشرف على النيل وصار يركب اليه ويلعب فيه بالكرة .

واندثرت تلك الميادين وقام في عهد الاسرة المالكة عدة ميادين منها ميدان عابدين وميدان باب الحديد وميدان الخازندار وميدان العتبة الخضراء وميدان التياترو وميدان باب اللوق وميدان الكوبرى تجاه كوبرى قصر النيل وميدان الدواوين وميدان الازهار وميدان سوارس وميدان سليمان باشا وميدان باب الخلق .

ولما كانت الميادين من الاماكن التي يكثر تواجد الناس بها بطبيعة

مواضعها وليكونها ملتقى عدة شوارع لذا كان من الضروري تيسير مرور العربات والمارة واتقاء حوادث التصادم بوضع المآوى واستخدام البوليس فى بعض الاحيان ومن الضرورى أيضا تحميل الميادين بالمنتزهات وتماثيل العظماء .

وفى العصر الاخير عدلت بعض الميادين مثل ميدان المحطة ولو أنه ذو شكل غير هندسى وهو من الميادين الهامة لوجود محطة العاصمة به ولانه مركز رئيسى لتوزيع الحركة الناهبة الى شبرا ومصر الجديدة والعباسية وقلب العاصمة وأقيم به تمثال نهضة مصر

ولما اختلط شارع الامير فاروق وشارع الازهر كان لابد من أحداث تعديل فى ميدان العتبة الخضراء فازيلت دار المحكمة المختلطة القديمة ووضع مشروع يرمى الى إقامة منتزه كبير مكانها على غط المنتزهات العامة فى أوروبا مفتوحا غير مسور يبلغ ارتفاعه عند منتصفه أربعة أمتار وتكسى جوانبه بالخضرة والأزهار ويقام فى وسطه فسقيه مرتفعة تخرج منها المياه وتنعكس عليها الأنواء فى الليل وتنشأ الحديقة من الخرسانة المسلحة وتملأ الأحواض بالطمي ويتبع ذلك تغيير تام فى خطوط الترام بنقلها من مكانها الحالى وجعلها فى حركة دائرية حول موقع الحديقة وأيضا تخصيص مواقع للالومنيوس والركبات العمومية (انظر الصورة رقم ١٤)

ومن الميادين ذات الأهمية الخاصة ميدان الاسماعيلية باعتباره مدخلا لكوبرى الخديو اسماعيل والمشروع المقترح له يرمى الى الاستيلاء على جزء من سراى الاسماعيلية وتحويلها الى منتزه عام وتكبير موقع الفسقية

الحالية وازالتها ونصب تمثال للخدوي اسماعيل باعتباره منشأ لهذا الحى من المدينة ( انظر الصورة رقم ١٥ )

وكان حظ ميدان السيدة زينب وفيرا فى التخلية والتجميل كما قدمنا وكذا ميدان باب الخاق فانه بعد فتح شارع حسن الأكبر بازالة بعض المباني القديمة عند اتصاله بميدان باب الخلق وتوسيع شارع الهدارة فى الجزء الغربى منه صار هذا الميدان متصلا بحى عابدين اتصالا سهلا ( انظر الصورة رقم ٦ )

### منتزهات القاهرة

أن الحدائق العامة بالمعنى الذى نفهمه من هاتين الكلمتين لم تكن معروفة بالقاهرة قبل أيام حكم ساكن الجنان الخديو اسماعيل باشا بل كان الولاة المولعون باقتناء النباتات لا يهتمون بشىء سوى إنشاء الحدائق الجميلة حول قصورهم الفخمة وقلدهم فى ذلك الأمراء والأغنياء ومع أن هذا العمل قد أضاف إلى الثروة النباتية المصرية اضافات ذات أهمية كبيرة سواء كان ذلك من الوجهة الاقتصادية أو الزخرفية إلا أن الشعب الوديع الفقير لم يكن لديه شىء من المنتزهات ليرفه فيها عن نفسه.

على أن الحالة قد تحسنت تحسنا كبيرا جديا حينما أمر سمو الخديو اسماعيل باشا باعادة انشاء حديقة الأزبكية وجعلها حديقة عامة ولقد بدىء بتنفيذ هذا المشروع الجيد فى سنة ١٨٦٨ وتم فى ١٨٧٢ وبلغ أمر اهتمام سموه بهذه الحديقة أنه لما تم العمل فيها شرفها بالزيارة بشخصه الجليل فى

احتفال عظيم حضره معه الوزراء والكبراء وازدانت الحديقة شديداً فشيئاً  
بالكثير من النباتات القيمة ولا يزال هذا الأثر الطيب محافظاً عليه إلى  
وقتنا هذا .

ولقد بقي كثيراً من الحدائق الخاصة التي أنشأها الكثيرون من  
مصر وأمرائها وأعيانها حول قصورهم في الجزيرة وغيرها وتحول أغلبها  
بالتدريج إلى حدائق عامة ولا يزال ماثل أمام أعيننا من حدائق تلك  
القصور حديقة الأسماك وحديقة النهر وحديقة الزهري وحديقة الكوبري  
وحديقة عظمة السلطان حسين وحديقة الأرمان وحديقة الحيوانات  
وحديقة القبة وحديقة الوالى بشبرا .

وفى عهد جلالة مولانا الملك فؤاد الأول حفظه الله ازداد عدداً  
ازدانت به القاهرة من الحدائق والمنتزهات العامة وأثناء الخمسة عشر عاماً  
الماضية تمتع القاهريون بجملة حدائق عامة تختلف مساحة وأهمية حسب  
المناطق التي أنشئت فيها وأذكر منها على سبيل المثال لا على سبيل الحصر  
منتزه القلعة ومنتزه الظاهر والحديقة اليابانية العظيمة بحلوان والحديقة  
المصرية « مور » بالجزيرة وكان آخر هذه الحدائق الحديقة الأندلسية  
التي تم إنشاؤها أخيراً في نهاية كوبري الخديوى اسماعيل من جهة الجزيرة  
هذا ولا زال العمل فى إنشاء حدائق جديدة مستمراً وفى هذه الأيام  
يتم منتزه كبير تقرب مساحته من خمسة وثلاثين فدانا على أرض القشلاق  
الأحمر فى نهاية العباسية وكلما وجدنا الأرض الفضاء التى تصلح لأن تكون

حديقة عامة أو منتزهها لا تتوانى عن ذلك مثل قطعة الارض الفضاء التي  
خلت في موقع قطع الخليج كذا أرض الحوض المرصود وأرض مدخل  
شارع ابن سندربالزيتون ولا زالت الدراسة مستمرة في عمل التخلية حول  
الآثار القديمة .

## اتساع القاهرة ومشاريعها التخطيطية مشروع المدينة الفؤادية

أن التشريع القائم الآن بالقاهرة لا يخول الحكومة إلا اعتماد تخطيط الشوارع وترع ملكيتها ولكنه لا يعطى الحكومة أى حق فى التدخل فى المسائل الفنية الخاصة بارتفاعات المباني وأبعادها وجانها وانسجام الوحدة الواحدة مع باقى الوحدات وقد فكر مجلس التنظيم والمرافق العامة فى وضع مشاريع قوانين لتخطيط المدن على نمط المشاريع المتبعة الآن فى أوروبا وأيضا مشاريع أخرى خاصة بالمباني والمجارى والصحة العامة .

غير أنه من حسن حظ القاهرة وجد أن من الميسور انشاء مدينة عظيمة فى غرب النيل فى الاراضى المحدودة بشارع الدق جنوبا وخط سكة حديد الوجه القبلى من الجهتين الغربية والبحرية وأراضى شركة الجيزة والروضة من الجهة الشرقية وهذه الاراضى من أملاك وزارة الأوقاف بطريق الاستبدال فعلى ذلك يمكن تقسيمها فنيا وطبقا لاحداث أصول فن التخطيط والارتفاع بوجه خاص بمنظر نهر النيل الهيج .

ولعله من محاسن العصف النادرة أن تكون هذه الاراضى الشاسعة

ملكاً خاصاً للحكومة ومجالاً حسناً لتطبيق قواعد الفن الحديث من شوارع رئيسية وأخرى جانبية وأحياء للطبقات الراقية وأخرى للمساكن الخاصة بالطبقة الوسطى وثالثة للعماير السكنية ومنازل العمال والأحياء التجارية والصناعية والمتنزهات العامة والملاعب الشعبية والأحياء المدرسية والميادين وأحياء الملاهي والرياضة وغيرها .

ولما كانت هذه المنطقة غير خاضعة لأى امتياز خاص بالمرافق العامة فلن يكون أمامنا عقبة من تلك العقبات التى يعرقلنا بها نقص التشريع الحالى الخاص بالتخطيط والشروط الفنية وسيكون للحكومة باعتبارها مالكة هذه المنطقة مطلق الحرية فى تميمها وبيعها بالشروط التى تضعها خاصة بالبناء والصحة والتجميل كما يكون لها الحق فى إيجاد وسائل النقل وإنشاء محطات الانارة وإيصال المياه ومد المجارى وغير ذلك من أسباب العمران والرخاء مما يكفل إنشاء حى راق متصل بالعاصمة يدر على الحكومة ربحاً وفيراً .

أن التخطيط الحديث يتطلب توفير التهوية والاضاءة والصحة للسكان وينبغى أن تكون مساحة الحدائق والمتنزهات العامة بمعدل ١٠٪ من المسطح العمومى على الأقل ولما كانت المنطقة مطوقة بخط سكة حديد الوجه القبلى روى أنه من المستحسن عمل شريط من الخضرة بمحاذاة الخط وبطول المنطقة تجميلاً لمنظر المدينة عند حدودها القصوى وليهرع إليه الاهلون للنزهة .

أما أهم الشوارع فهو شارع الخديوى اسماعيل حيث ينتظر يوماً ما

أن تنقل محطة بولاق الدكرور إلى مواجهته وقد تكون رئيسية إذا قدر للمشروع النجاح ويصل كوبرى الزمالك بمحطة بولاق الدكرور شارع رئيسى أيضاً ذو منزهات عامة وقد روى تجميل مدخل المدينة عند كوبرى الزمالك بعمل ميدان عظيم تلتقى فيه عدة شوارع رئيسية من أنحاء المدينة المختلفة .

والمشروع يشمل نقل النوادى الرياضية من مكانها الحالى بالجزيرة إلى مكان خصص لها على أن يحول موقعها الحالى إلى غابة عظيمة أو منتزه عام اسوة بمواسم أوروبا .

وفى وسع الحكومة سن اللوائح اللازمة لتعمير هذه الأراضى بالاشتراطات التى تراها ولها من صفتها الدائمة ما يمكنها من ضمان تنفيذ هذه الاشتراطات بعكس شركات الاراضى التى تبنت الاراضى وتضع لها من التخطيط ما يتفق وأغراضها المادية ويحقق ما تسعى إليه بطبيعة عملها التجارى من الربح وإنا ندعوا إلى الاخذ بمبدأ تخصيص المناطق والتشدد فى تطبيق اللوائح فنطقة الفيلات لا يصح أن تقام بها عمائر وهكذا .

وعلى العموم فإن هذه المنطقة هى المجال الخصب لانشاء حى جديد بالقرب من القاهرة تكتمل فيه أسباب الرفاهية والصحة ويدر على الحكومة الربح الوفير ( أنظر اللوحة رقم ٦ ) .



انشاء حي جديد في شمال المدينة بين منطقة القبة والزيتون والمطرية  
شرقا ومنطقه شبرا وروض الفرج وشبرا القديمة غربا والترعة والأسماعيلية  
شمالا.

ولو أن الاراضى الواقعة في هذا النطاق ليست من الاراضى الاميرية  
كما هو الحال في اراضى المدينة الفوادية الا أنه من الميسور الان نزع ملكية  
الشوارع الرئيسية التى يتضمنها المشروع حيث أن تلك الاراضى الزراعية  
خالية من المباني وليس لها من الأهمية ما يرفع ثمنها .

ويقضى البدء فى تنفيذ هذا المشروع بنفوذ الجزء القديم من الترعة  
الاسماعيلية ما بين غمرة والاميرية حيث يتصل بالترعة الحالية وتحويلة الى  
شارع واسع بعرض ١٢٠ مائة وعشرون مترا ويشمل قطاع الشارع كما هو  
مبين بالصورة عمل منتزهين بعرض ٢٧ متر لكل وثلاثة أنهار احدهما  
وهو الاوسط للحركة السريعة والاخران للحركة البطيئة .

وقد اتخذ التنظيم فى السنين الأخيرة خطوات واسعة فى ردم هذه  
الترعة بواسطة القاء القمامة ومخلفات الهدم والشوارع طبقات طبقات  
وقد نجحت هذه العملية وأمكننا ردم ما يبلغ نصف كيلومتر منها سنويا  
بهذه الطريقة دون تكبد أى مصاريف فى ردمها .

وقد وضع تصميم هذه المنطقة بحيث تكون الشوارع الرئيسية  
مرتبطة ارتباطا تاما بالمناطق المجاورة وكذا درست المنطقة من حيث  
تسهيل اتصال أحيائها المختلفة بدخل المدينة عند شبرا لتحويل طريق

المسافرين الى الاسكندرية وغيرها بطريق البر دون أن يروا بكوبرى محطة السكة الحديد .

ولما كانت مشاريع السكة الحديد من العوامل المهمة في تخطيط المناطق فقد اشركت مصلحة التنظيم مصلحة السكة الحديد معها في دراستها بان طلبت اليها وضع مقترحاتها عن خطوطها المستقلة وعلى ضوء البيانات التي واصلتنا حضرنا مشروعا وافيا يمتاز بالعوامل الآتية :

١ - سهولة الاتصال بين المنطقة وبين الاحياء المحيطة بها ولا سيما بعد عمل نفق يصل شارع الخليج المصرى بالشارع القائم بعد ردم ترعة الاسماعيليه القديمة .

٢ - التغيير الكلى في موقع تخزين قطارات السكة الحديد بنقلها من مكانها الحالى وجمعها الى والخطوط الرئيسية في منطقة واحدة .

٣ - توفير أسباب الرفاهية بالاكثر من المنزهات العامة لتفى بحاجة السكان ( انظر اللوحة رقم ٥ والصورة رقم ١٧ ) .

انشاء حى جديد شرق المدينة موقع التلول الكائنة بين العباسية والقلعة

كانت المنطقة الواقعة شرق المدينة بين القلعة والعباسية عبارة عن تلال عالية بينها وديان منخفضة ومساحتها الكلية هي ٥٠٠ فدان تقريبا . وترتفع اراضيها عن متوسط منسوب ما حوالها ما بين ٢٥ مترا في الجزء الشمالى منها و ٧٠ مترا في الجزء الجنوبى وقد بدأت وزارة الاشغال من سنة ١٩٢٩ بتمهيد جزء صغير من اراضى هذه التلول وانشأت عليها مبانى

حكومية كثيرة مثل جراج النقل الميكانيكى والمصبغة النموذجية واسطبلات التنظيم ومعمل الزجاج ومباني بلوك الخفر وقامت بتمهيد الارض حولها وانشاء شوارع اليها وقد خططت هذه المنطقة على أحدث الاصول الفنية بميادين ومترهات وقد تم الى الآن تمهيد الجزء الشمالى من هذه الارض وانشىء عليه مصنع طرايش القرش وتجرى مصلحة الاملاك الاميرية تأجير قطع من الاراضى المجاورة لمصنع الطرايش ولأصحاب المصانع لاقامة منشآتهم عليها بإيجارات اسمية بسيطة ( انظر اللوحة رقم ٦ )

وفى الجهة البحرية الشرقية لهذا الحى يمر طريق جديد يصل سكة السويس بحلوان وهو يبتدىء عند البرج نمرة ٢ من طريق السويس ويمر فى الصحراء عند الحد الشرقى البحرى للمدينة ويصل الى مبدأ الحى الجديد المراد انشاؤه بين العباسية والقلمة ويمر فى شرقه بعرض ٥٠ متر الى القلعة فتلول زينهم ويكون فى هذا الجزء من طوله الحد الفاصل بين المدينة والمقابر وهى الواقعة غرب هذا الشارع ويعرج هذا الشارع بعد ذلك الى جهة الشرق مارا بالصحراء الى حلوان وبذا يمكن استعمال هذا الشارع كطريق رئيسى للسيارات Autostrade

ازالة الاحياء المزدحمة بالسكان وانشاء غيرها على أسس صحية

تهم الحكومات الاوروية بدراسة موضوع الاحياء الآهله بالسكان ( Slum Areas ) ومعرفة وسائل ازالتها معتمدة فى ذلك على الاحصائيات الدالة على عدد السكان ونسبة هذا العدد الى مسطح الارض وقد وجد أن منطقة بولاق وهى أشد مناطق القاهرة ازدحاما نظرا لكثرة

العمال ولتعدد الزوجات فى هذه الطبقة وكثرة الاولاد وقدم المهد بالمنازل وبنائها بطريقة غير صحية بالمرّة ولعدم اتصال معظمها بالمجارى العمومية ولا زال الكثير منها الى اليوم محروما من مياه الشركة فيعتبر هذا الحى أحسن أنموذج لتطبيق هذه الفكرة بازالته وانشاء حى للعمال على الطراز الحديث ذو مساكن صحية تتناسب مع ما يتطلبه العمال من مساكن صحية مريحة نسبيا وربما كانت تكاليف نزع الملكية اللازمة تبلغ نحو أربعة ملايين من الجنيهات على الاقل ولم تسنح الفرصة الى الآن لتنفيذ هذا المشروع ( انظر اللوحة رقم ٧ )

### مشروع اقامة مساكن العمال

تختلف حالة عمالنا عن حالة أمثالهم فى الممالك المتمدينة الاوروية للعاية الفائقة التى يلقونها هناك بتوفير المساكن الصحية اللائقة بهم ونظرا لطبيعة البلاد الاوروية تعمل البلديات على تزويد المنازل بالمياه الساخنة والدفايات مما يشعر العمال بانهم محل عناية ورعاية ومن مستلزمات تلك المنازل حدائق صغيرة ماحقة بها وهى ما يتوق اليه أولئك العمال .

ولما كان عمالنا فى حالة فقر مدقع ومساكنهم لا ترتقى عن العشش المتداعية رؤى انقاذ تلك الفئة وتخفيف بعض ويلاتها بتوفير مساكن ملائمة واختير لذلك عدة بقع فى انحاء القاهرة لبناء مساكن يؤجر كل سكن منها بمبلغ يتراوح بين ٨٠ قرشا و ١٢٠ قرشا صاغا فى الشهر الا أن المجهود الذى بذل فى هذا الصدد كان ضئيلا جدا

والمواقع التي اختيرت لبناء هذه المساكن هي :-

١ - المنطقة الواقعة بجوار برج الظفر والمحصورة بين الشارع المصمم الواقع جنوبي اراضى شركة المياه وقطع المرأة وبين الشارع المصمم غرب مقابر الخلفاء والشارع الموجود شرق المدينة القديمة وجبانة باب النصر.

٢ - المنطقة الواقعة بأرض تل معمل البارود

٣ - الارض الواقعة بحرى قرية امبابة وغرب مشتل التنظيم .

٤ - الارض المعروفة بجنيئة أم سعيد بجوار كوبرى ترام روض الفرج من الجهة البحرية .

أما المنطقة الاولى فكان من اللازم لانشاء المساكن بها أن يرصف الشارع المصمم الموصل بينها وبين شارعى الامير فاروق والخليج المصرى وهو يتكلف نحو ١٠٠٠٠ عشرة آلاف جنيه مصرى ويلزم عمل نزع ملكية بمبلغ لا يقل عن ٦٠ ٠٠٠ ستون ألف جنيه مصرى .

والأرض الواقعة بحرى قرية امبابة وجد أنها بعيدة على العمال وليست بالجهة الواقعة فيها مجارى عمومية مما يزيد تكاليف انشاء دورات مياه صحية للمنازل التى تنشأ بها كما أنه لا توجد مواصلات سهلة بينها وبين المدينة ولا يتأتى إيجاد هذه المواصلات الا بتكاليف باهظة .

أما الارض المعروفة بجنيئة أم سعيد فستكون قريبة جدا من نفق السبئية والميدان الجديد متى تم انشاؤهما ولذا سوف يرتفع ثمنها وتخصص لاقامة عمائر للإيراد بحكم موقعها الجديد

وأخيرا فضلت منطقة تل معمل البارود وعمل لها تصميم يمتاز بتناسق مجموعته وتوفر متزهاته ولكن لم ينفذ منه الاجزاء صغير .

## المرافق العامة لمدينة القاهرة

كان القاهريون في الماضي يعتمدون فيما يحتاجونه من الماء على السقاين الذين يجلبون الماء من الخليج المصرى أو من الآبار وقد رأى محمد على باشا أن يحفر ترعة فيها من شرق أطفيج وتصب في الخليج ليجرى صيفاً وشتاء داخل القاهرة فلم يتم له ثم رأى عباس باشا النظر في توزيع المياه في القاهرة باستعمال وابورات رافعة للمياه لتوزيعها بمواسير داخل البلد وقدرت نفقات المشروع المقترح بمبلغ ١٣٠.٠٠٠ جنيه فاستكثره وأعرض عن ذلك فلما آل الأمر إلى الخديوى اسماعيل كلف به شركة مساهمة هي شركة مياه القاهرة .

### شركة مياه القاهرة

في ١٧ مايو سنة ١٨٦٥ أصدرت الحكومة المصرية لجناب الميسو كورديه ترخيصاً لاقامة المنشآت اللازمة لعملية توزيع مياه النيل بمدينة القاهرة وضواحيها على أن ينشئ شركة مساهمة مصرية للقيام بهذا العمل وقد تكونت الشركة المذكورة باسم شركة مياه القاهرة وقد منح هذا الترخيص لمدة ٩٩ سنة وفي ١١ يونيو سنة ١٩٠٢ تحصلت الشركة على ترخيص من الحكومة بتغذية منطقة القبة والزيتون والمطرية بمياه الآبار الارتوازية بالزيتون بنفس الشروط المعمول بها بمدينة القاهرة . وفي ١٦ أغسطس سنة ١٩٠٧ رخص للشركة بادخال منطقة جزيرة الروضة في حدود امتياز مدينة القاهرة وقد كانت كمية المياه التى رفتهما الشركة

في سنه ١٩١٤ » ٢٢ مليون متراً مكعباً» وباغت في سنة ١٩٣٤ ٤٠٥ مليون متراً مكعباً .

### شركة الانارة بالغاز لليبون وشركاه

في ١٥ فبراير سنة ١٨٦٥ رخصت الحكومة لجنا ب المسيو شارل ليبون باقامة المنشآت اللازمة لعملية توزيع الغاز بمدينة القاهرة بدون تحديد أجل الترخيص وحفظت فيه الحكومة حقها في شراء العملية بعد مضي ٧٥ سنة على استقلالها وقد نقل هذا الترخيص في سنة ١٨٧٣ إلى شركة الانارة بالغاز لليبون وشركاه ومركز إدارتها بمدينة باريس وحدد تاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٩٩١ نهاية للامتياز الممنوح لها .

وفي ٣ ديسمبر ١٨٩٢ رخصت الحكومة للشركة بعمل تجربة لمدة خمسة سنوات عن توليد وتوزيع التيار الكهربائي لجزء من مدينة القاهرة وبعد انقضاء المدة المذكورة أى في سنة ١٧٩٧ أعطت الحكومة للشركة امتياز توزيع التيار الكهربائي بمدينة القاهرة على أن ينتهى هذا الامتياز في سنة ١٩٤٨ حيث تصبح جميع المنشآت الخاصة بتوليد وتوزيع القوى الكهربائية ملكاً للحكومة ويجوز لها استغلال هذه العملية بشروط معينة .

وقد كانت كمية الغاز الذى استخرجه الشركة في سنة ١٩١٤ » ٦٧ مليون متراً مكعباً » وكيه الكهرباء في السنة المذكورة ٢٣ مليون كيلوات ساعة فوصلت في سنة ١٩٣٤ إلى ٨٦ مليون متراً مكعباً من الغاز و٢٥ مليون كيلوات ساعة من الكهرباء .

### شركات الكهرباء الأخرى

فى سنة ١٩٢٩ اشتركت شركة ترام القاهرة وشركة سكة حديد مصر الكهربائية ووحدات عـين شمس وآخرون فى تكوين شركة مساهمة مصرية جديدة باسم الشركة المصرية للكهرباء صدر بإنشائها مرسوم فى ٤ إبريل سنة ١٩٢٩ وتقدمت هذه الشركة إلى الوزارة طالبة الترخيص لها بإنشاء محطة لتوليد التيار الكهربائى وتوريده لشركة ترامواى القاهرة وشركة سكة حديد مصر الكهربائية ووحدات عين شمس وقد أعطى الترخيص للشركة وأنشأت محطاتها واشترط فيه أنه عند نهايته أى فى ٢٣ مايو سنة ١٩٧٥ تؤول المحطة للحكومة وقد رخص للشركة بصفة مؤقتة بتوريد التيار اللازم للقوى المحركة لثلاث مصانع بشبرا البلد ومصنع بشارع الهرم وهاتين المنطقتين خارجيتين عن حدود امتياز شركة ليبون .

### الانارة العامة بمدينة القاهرة

ابتدأت الانارة العامة بمدينة القاهرة سنة ١٨٦٨ فأقيمت مصابيح غاز فوفيه وبدون رتيئة وكان معدل ما يستهلكه المصباح الواحد ١٤٠ لترًا من الغاز فى الساعة وقوة إضاءته عشرة شمعات . واستمر استعمال هذا النوع من الانارة بالطرق العامة حتى عام ١٩٠٣ حيث جرب طراز جديد من المصابيح ذا رتيئة . وبالنسبة لما ثبت من أن هذا النوع يستهلك ٨٠ لترًا من الغاز فقط بدلا من ١٤٠ لترًا فضلا على أن قوة إضاءته ٤٥ شمعة بدلا



من عشرة شمعات وعليه تعاقدت مصلحة التنظيم مع شركة الغاز سنة ١٩٠٥ لاستبدال المصابيح التي من النوع الأول بأخرى من هذا النوع الأخير لتقوية الأنارة بالمدينة ولقد أقامت المصلحة هذا النوع الجديد بالطرق العامة إلى أن نشبت الحرب العظمى فأصبح متعذراً الاستمرار في إقامة منشآت جديدة نظراً لصعوبة الحصول على المواد والأدوات اللازمة لذلك وفي إبان الحرب العظمى سنة ١٩١٤ بدأت الأنارة الكهربائية تفوق الأنارة بالغاز وكان من جراء ذلك أن قامت شركة الغاز بعمل عدة تجارب لتقوية مصابيح الغاز وكذا استخدمت في ذلك مصابيح ذات ثلاثة رتاين يستهلك كل منها ٢٧٠ لترًا من الغاز في الساعة وأقامت فعلاً ٢٧٣ مصباحاً من ذلك النوع بالطرق العامة غير أن هذه التجارب لم تنل النجاح المرغوب وبقيت الحالة على ما هي عليه وقتئذ حتى سنة ١٩١٩ . وباتهاء الحرب شرعت المصلحة في استبدال ال ٢٧٣ مصباحاً سالف الذكر بـ ٥٨٠ مصباحاً من نوع السوج ذي الثلاثة رتاين يستهلك المصباح الواحد منها ٥ لترًا في الساعة وقوة إضاءته ١٥٠ شمعة . وفي هذه السنة نفسها بدأت المصلحة أيضاً بتحويل المصابيح الكهربائية القوسية التي أقيمت في الفترة بين سنة ١٩١٠ و ١٩١٤ بالميادين العامة بمعرفة شركتي الترام والغاز إلى مصابيح جديدة ذات السلك المتوهج .

ونظراً لنجاح الأنارة الكهربائية شرعت المصلحة في سنة ١٩٢٦ في استعمال المصابيح الكهربائية بالشوارع المهمة المنارة بالغاز بسبب زيادة حركة المرور بها التي تستوجب تقوية إنارة هذه الشوارع .

ثم استمرت المصلحة عام ١٩٣٥ بتقوية الانارة في بعض الجهات بقدر  
المستطاع ولقد بلغ مجموع المصاييح المضاءة بالغاز بالمدينة حوالى ١٣٣٥٠  
مصباحاً والمضاءة بالكهرباء ١٣٠٠ مصباحاً .

### وسائل الانتقال بالقاهرة

تطورت وسائل الانتقال مع تطور المدينة وأصبحت المدينة تنعم  
بالمركبات الكهربائية والأوتوبيسات السريعة الأمر الذى سهل الاتصال  
بين أرجائها النائية وقد كانت شركة ترام القاهرة هى أولى الشركات التى  
انشئت إذ رخصت الحكومة لجناب المسمو امبان ولشركة السكك الحديد  
لاقتصادية فى ٥ ديسمبر سنة ١٨٩٤ باقامة المنشآت اللازمة لعملية استغلال  
ثمانية خطوط ترام بمدينة القاهرة على أن ينشئ المرخص لها شركة مساهمة  
بلجيكية للقيام بهذا المشروع وقد تكونت الشركة المذكورة باسم شركة  
ترام القاهرة ومركز إدارتها بمدينة بروكسل ورخص لها بعد ذلك على  
جملة دفع بمخطوط أخرى حتى أصبحت خطوطها الان ١٧ خطاً وينتهى  
عقد امتياز الشركة المذكورة فى سنة ١٩٧٨ وبعد أن كان للشركة محطة  
خاصة لتوليد التيار الكهربائى لاستغلال خطوطها أصبحت الان تحصل  
على التيار الكهربائى من محطة توليد الشركة المصرية للكهربائى بشبرا  
البلد وقد كان عدد ركاب الشركة فى سنة ١٩١٤ « ٤٨ مليون راكباً » وبلغ  
فى سنة ١٩٣٤ « ٨٤ مليون راكباً » .

## شركات السيارات العمومية

قام بعض الأهالى بتسيير سيارات أوتوبيس فى أحياء المدينة منذ عام ١٩١٩ واستمر الحال على ذلك إلى سنة ١٩٢٤ حيث بدأت الحكومة تفكر فى تنظيم استغلال خطوط الأوتوبيس بمدينة القاهرة وفعلًا جهز كتاب يشتمل على الشروط والالتزامات لمزايدة عن استغلال أربعة عشر خط أوتوبيس فكان منح الامتياز من نصيب شركتى ثورنيكروفت والنقل فيما وراء البحار التى تحولت بعد ذلك إلى شركة مصرية تحت اسم الشركة المصرية العمومية للأوتوبيس .

وفى سنة ١٩٣٥ عملت مزايدة عن خمسة خطوط رؤى العدول عن استغلال واحد منها والاكتفاء بالأربعة خطوط منح امتياز استغلال ثلاثة منها إلى شركة مصرية ساهم فيها بنك مصر وبعض وجهاء المصريين والحظ الرابع إلى مصرى آخر .

## نظافة العاصمة

### النظام المتبع فى ازالة القمامة

تجمع القمامة فى المدينة بطريقتين : -

الأولى متخلفات الشوارع

الثانية متخلفات المنازل والمحال التجارية

فتخلفات الشوارع تجمع بواسطة عملية الكنس وتنقل بعربات

المصلحة إلى المقالب العمومية .

أما متخلفات المنازل والمحال التجارية فتجمع في صناديق خصيصية لهذا الغرض وضعتها المصلحة في أنحاء المدينة بعضها فوق الأرض وعدده ٤٢٧ صندوقاً والآخر تحتها وعدده ١٦٩ صندوقاً وفي أوعية خصوصية تخرجها المحلات أمام أبوابها في مواعيد مقررّة لذلك تمر عليها سيارات المصلحة لأخذ محتوياتها ونقلها إلى المقالب العمومية أيضاً . وهذا علاوة على سلات الأوراق المهملة الموضوعة في الشوارع ويبلغ عددها ٥٩٣ سلة وكذا عربات اليد المتنقلة وعددها ٥٠٤ .

### كيفية التصرف في القمامة

أما التصرف في القمامة بعد جمعها فينحصر في الآتي : —

ما ينقل منها إلى المقالب العمومية التابعة للمصلحة وهذا يقدم بقدر المستطاع بأحراقه حتى لا يتولد الذباب محافظة على الصحة العامة .

ومنها ما يلقى في المستنقعات لردمها وجعلها أرضاً صالحة للبناء تمشياً مع العمران ولقد قامت المصلحة بردم كثير من هذه المستنقعات والبرك في مناطق الجيزة وبلدة الحوتية وامبابة وشبرا .

ويبلغ ما ردم من الأراضي حوالى ٤٨٣٥٥ متراً مربعاً وأصبحت صالحة للمنافع العامة وقد نقل إليها من القمامة ٢٤١٧٧٥ متراً مكعباً وما زالت المصلحة جادة في ردم كل ما تجده من المستنقعات لتحويله إلى أراض صالحة للاستغلال وهامى الآن تقوم بردم جزء من ترعة الاسماعيليه ويقدر ما قامت بردمه بنحو ٢٠٦٥٠ متراً مربعاً ومقدار ما وضع فيها من القمامة

هو ١٢٣٦٠٣ متراً وكذلك قامت المصلحة بردم جزء كبير بالقمامة في الطرف البحرى للترعة البولاقية يبلغ حوالى ٣٠٠٠٠ متراً مربعاً .

ولقد سبق أن اقترحت المصلحة انشاء خمسة أفران لاعداد القمامة والانتفاع بما يتولد من البخار في مشروعات نافعة كالانشاء حمامات أو اضاءة الأحياء الفقيرة بالنور وغير ذلك مع ادخال تعديل في وابور حرق القمامة بالمذبح ليقوم بقسط أوفر في عملية الحريق وفعلاً أدخل هذا التعديل ويقوم الآن هذا الوابور باعدام ما يقرب من ١٥٠ طنناً في اليوم ونستخر البخار في مد السلخانة بالمياه الساخنة وضاءة جراج المذبح وغير ذلك .

وقد رأت الحكومة الانتفاع بمخلفات المدينة من القمامة في تسميد الأرض وتشكلت لجنة لهذا الغرض وما زال البحث جارياً للوصول إلى أحسن الطرق في الاستفادة منها مع الاقتصاد في المصاريف . هذا وينتفع بجزء من هذه القمامة في مد حمامات الأهالى بالوقود حسب ما يقرره تفتيش صحة المدينة لكل حمام وتتقاضى المصلحة عشرة مليات عن كل عربة ويعدم في هذه الحمامات حوالى ١٥٠ متراً مكعباً يومياً .

ويشمل النظام المقرر لنظافة العاصمة أعمال كنس الشوارع والميادين والحوارى ورش ما هو مرصوف منها بالمكدام وغسيل الشوارع المرصوفة بالأسفلت والمرصوف من الحواري بترايع الحجر وكذا نظافة البالوعات العمومية .

والأسفلت يكنس بحالة مستمرة طول اليوم ويغسل بعضه كل ليلة

وهذا قاصر على المنطقة الواقعة في وسط المدينة . أما الشوارع الأخرى فبعضها يغسل ثلاث دفعات والبعض الآخر يغسل مرتين أو مرة أما المكدام فيكنس مرة بالفرش ليلاً ويكنس ويرش أربع مرات نهائياً والغير مرصوف يكنس ثلاث مرات دون رش .

وقد طلبنا تعديل لائحة النظافة القديمة بما يلائم حاجة العصر :

١ - النص على عدم رش الشوارع المرصوفة بالأسفلت أو إلقاء المياه عليها .

٢ - الامتناع عن تغذية الحيوانات أثناء السير بالطرق بالبرسيم أو التبن أو أى غذاء آخر مهما كان نوعه لما ينتج هذا من تطاير الفضلات إلى نهر الطريق .

٣ - اعتبار مفتش النظافة من رجال الضبطية القضائية وتخويله حق تحرير محاضر المخالفات الصحية .

٤ - يجب أن تكون المعدات المستعملة في نقل مواد البناء والأتربة محكمة بحيث لا يتساقط شيء منها أثناء سيرها بالطرق .

### إنشاء المراحيض العمومية

كانت الحالة في بعض أحياء مدينة القاهرة قبل تنفيذ مشروع المجارى في منتهى الخطورة من الوجهة الصحية حيث لم يكن يتيسر إنشاء مراحيض عمومية لحاجتها حينئذ لآبار الصرف وكان بالقاهرة من هذه

المراحيض أربعة فقط ثلاثة منها حول حديقة الأربكية والرابع في ميدان عابدين أمام المتحف الصحي وعقب الانتهاء من تنفيذ مشروع المجارى درست الحالة بالمدينة ووضع مشروع بإنشاء ٧١ مرحاضاً دفعة واحدة تمت حوالى سنة ١٩١٦ منها ٦٨ للرجال و٣ للنساء وقد تم انشاؤها جميعاً فخففت الحالة نوعاً ما وتوالت الأزمات المالية بعد ذلك فلم ينشأ شئ جديد وبالنسبة لقيام المصلحة بتنفيذ بعض المشروعات استدعى فى كثير من الحالات إزالة بعض المراحيض وقد أزيل منها ٩ مراحيض للرجال وواحد للنساء وبذلك يكون الموجود الآن ٦١ مرحاضاً منها :

٥٦ للرجال فوق الأرض موزعة بالمدينة .

٣ » تحت الأرض موزعة : ميدان الكائنو - ميدان قنطرة الدكة - ميدان الاسماعيليه .

٢ للسيدات فوق الأرض فى سور حديقة الأربكية .

٦١

ولنقص عدد المراحيض وازدياد السكان طول هذه المدة أصبحت الحاجة ماسة إلى الاكثار من إنشاء المراحيض وخصوصاً فى أما كن قريبة من أمكنة المراحيض التى أزيلت ولاشتداد حركة المرور بالمدينة واعتراض بعض المراحيض التى فوق الأرض لهذه الحركة ولغير ذلك من أسباب التشويه رؤى إزالة بعض هذه المراحيض والاستعاضة عنها بغيرها تحت الأرض . وقد اعتمد مبلغ ٨٠٠٠ جنيه هذا العام لهذا الغرض وتقوم

مصلحة المجارى العمومية الان بالاجراءات التمهيدية لانشاء خمسة مراحيض جديدة منها ثلاثة تحت الأرض واثان فوقها وتستمر المصلحة سنويا فى طلب اعتماد لهذا الغرض إلى أن يصبح عددها كافيا للملافة الحالة الصحية الناشئة من قلة عددها .

### مشروع اللوائح ومجهودات الشركات

ان طرق المدينة القديمة ضيقة العروض كما هو الحال فى معظم البلدان التى لاتزال على الفطرة ولم تصل اليها يد المدنية ولم تتسع فيها حركة العمران أو المرور .

وكانت تبعاً لذلك تقرر خطوط تنظيم تلك الطرق بعروضها الضيقة أقلها ٣ متر وتزيد إلى ١٢ متراً وكان يراعى وقتئذ فى تقرير تلك العروض والقواعد الواردة فى المادة الخامسة من لأئحة التنظيم الموضوعة فى سنة ١٨٨٩ وهى : —

١ — الأزقة الغير نافذة التى لا يبلغ طولها مائة متر يكون عرضها أربعة أمتار وأما التى يكون نصف طولها تقريبا أو جميع الأبنية المقامة فيها على خط التنظيم مبنيا على عرض ثلاثة أمتار بموجب رخص قانونية صادرة من قبل فتبقى على هذا العرض فى كامل طولها .

ب — كل سكة موصلة إلى سكة أخرى عرضها من ٤ أمتار إلى ٦ يجعل عرضها ٤ أمتار .



ح — كل سكة موصلة الى سكة أخرى يتجاوز عرضها ٦ أمتار يجعل عرضها ٦ أمتار على الأقل .

د — يكون عرض الشوارع الرئيسية في القاهرة والاسكندرية ١٠ أمتار وفي باقي المدن ٦ أمتار فقط .

هـ — يكون عرض الشوارع الكبرى في القاهرة والاسكندرية ١٢ متر على الأقل وفي باقي المدن ثمانية أمتار .

و — الشوارع ذات الأشجار يكون خط التنظيم فيها موازيا لصف الأشجار وعلى مسافة ٤ أمتار على الأقل من ذلك الصف .

ز — يعتبر الخليج المصرى المار في مدينة القاهرة شارعا عرضه ١٠ أمتار وعلى ذلك فالأبنية القائمة على جانبيه يراعى فيها حقوق الارتفاع المقررة للطرق والشوارع .

ح — خطوط تنظيم جهات الأبنية القائمة على جانبي الشارع تكون مستقيمة بقدر الامكان ومتوازية ويكون محور الشارع خطوطا مستقيمة طويلة على قدر الامكان وعمد هذه الخطوط بقدر الامكان أيضا في وسط الأبنية حتى يكون مقدار دخول هذه الأبنية واحدا بقدر الاستطاعة على جانبي المحور

ط — المباني المتقنة الصنعة والمباني التاريخية والدينية تبقى بقدر الامكان على الخط الذى هي عليه ولا يتناولها حكم الدخول في خط التنظيم إلا عند تجديد بنائها مالم يصدر ناظر الأشغال العمومية قرارا نظرا لأسباب خصوصية بقاء تلك المباني على خطها الأصيل

ى — إذا تكون من خطوط التنظيم عند ملتقى شارعين زاويتان حادثان فيجب قطع كل واحدة منهما بقدر متر واحد على الأقل عموديا على خط يقسم الزاوية إلى نصفين

ك — الزوايا التي تتكون في بداية الشوارع البالغ عرضها ثلاثة أو أربعة أمتار تقطع على طول متر واحد عندما تتلاقى خطوط التنظيم بزوايا قائمة أو حادة .

تدرجت الحالة وازداد العمران في المدينة وأخذت المدينة تشرق عليها في عهد المغفور له الخديوى اسماعيل باشا فأجرى تخطيط حى الاسماعيليه بجعل عروض شوارعه ما بين ١٠ أمتار و ٢٠ متراً . ومنذ ذاك العهد اتجهت الأنظار فى التخطيط إلى الافلاع عن الطرق الضيقة إلا ما كان منها فى الأحياء الفقيرة جداً .

ولما رأت مصلحة التنظيم أن العمران ينتشر بسرعة وأن معظم الأراضى الفضاء التى بداخل المدينة أو بالقرب منها أو فى ضواحيها يجرى أصحابها تقسيمها ويبيعها للأفراد بسبب كثرة عدد السكان وضعت قواعد داخلية أن لا يقبل مجلس التنظيم تنازلات عن شوارع يقل عرضها عن ٨ متر .

وصارت الحالة تتدرج بسرعة مما يضطر المصلحة لطلب اعتمادات كبيرة لاسد الحاجة فى أعمال التوير والرصف فوضعت قاعدة أن لا يقبل مجلس التنظيم تنازلات عن شوارع إلا بعد أن يقوم صاحبها برصفها وتسليمها بحالة جيدة كما هو المتبع مع الشركات مثل هليوبوليس .

غير أن هذا الطلب الأخير لم يكن يتحمّله أو يرضى به أصحاب هذه الأراضي فلا يتقدمون بطلب تنازلات عن تقاسيمهم ولما كان لا يوجد ما يجبرهم على جعل التقاسيم بعروض معينة توافق عليها المصلحة أخذوا يقسمونها حسب أهوائهم متوخين في ذلك أعظم الفائدة المادية التي تعود عليهم غير مراعين القواعد الصحية والنظامية .

ولما أن أخذت هذه الحالة في الاتساع ولأنها تهدد طمأنينة الصحة والمرور والأمن العام أمرت وزارة الأشغال بتأليف لجنة لوضع قانون لتقسيم الأراضي ليكون للحكومة الاشراف التام على كل ماله اتصال بتخطيط المدينة . وقد باشرت هذه اللجنة عملها وسنت قانوناً لذلك يحتم موافقة الجهات المختصة على مشروع التقسيم قبل التصريف بالبيع أو البناء وتحديد المساحة التي تخصص للطرق وتعيين عروض الشوارع واستيفاء مصادر الامداد بالمياه والصرف وغيرها من الأمور اللازمة مثل الصرف وما يتعلق به وعدم قبول التنازلات إلا إذا استوفت هذه الاجراءات .

وهذا القانون لا يزال بين يدي السلطات التشريعية .

لم تكن مسألة عروض الشوارع هي المسألة المهمة في تخطيط المدن وتجميلها بل يرتبط بها أيضاً حالة المباني التي يقيمها الأفراد لذلك أمرت وزارة الأشغال بتأليف لجنة لوضع قانون المباني .

وقد تشكلت فعلاً اللجنة وباشرت عملها ثم قامت لجنة فرعية منها فوضعت قانوناً شاملاً للمباني والتنظيم والمجارى والصحة يضم فيه جميع

المواد التي تلزم لانشاء المدن والمباني وتجميلها وتحسينها والحفاظة عليها من جميع الوجوه ويمكن تطبيقها في جميع أنحاء القطر .

غير أنه لم يبيت بعد في هذه اللائحة وطلب درسها من جديد بعد مطالعة لوائح الممالك الأوروبية ووضع لائحة أخرى تكون أنسب للقوانين الحالية المعمول بها ولا تكون بعيدة عنها كعمل جديد بالمرة بل يدخل على القوانين الحالية التعديلات اللازمة لتكون وافية بالمطلوب وذلك بسبب العقبات التي تصادف التشريع الجديد وضرورة طلب موافقة المحاكم المختلطة عليه .

ومن بين نصوص هذه اللائحة ما يقتضى تقديم مستندات وافية التفاصيل عن البناء المراد انشاؤه لجهة الاختصاص للحصول على موافقتها وقد عنيت هذه اللائحة بالإشارة إلى تحديد ارتفاع المباني بالنسبة لعروض الشوارع وكذا أشارت بالاهتمام بالمباني القائمة على الميادين العامة لما تستلزمه مثل تلك المباني من العناية بهندستها المعمارية وألغت بعض نصوص اللائحة القديمة مثل النص على ترك فراغ أفقى بين الأبراج حيث قد زالت ضرورته بعد استخدام الخرسانة المسلحة وإلى جانب هذا مواد تتعلق ببياض الواجهات ووجوب اتمامه قبل انقضاء مدة معينة من تاريخ البناء .

وإذا ذكرنا هذا المجهود من جانب الحكومة فلا بد من أن نشير إلى مجهودات الشركات في هذا الصدد ومن أبرز الأمثلة على ذلك شركة هليوبوليس وشركة حدائق القبة وشركة المعادى .

## هليوبوليس

ينص عقد امتياز عقد هذه الشركة على أن لها الحق في الاستيلاء على ٦٠٠٠ فدان وعند الانتهاء من بيعها يمكنها الاستيلاء على غيرها إذا شاءت ولم يكن عقد الامتياز يسمح للشركة إلا بتمعيم ١/٦ هذه المساحة على أن يترك الباقي فضاء تحقيقاً للغاية المقصودة من إنشاء المنازل الخلوية . غير أن الشركة تخطت تلك النسبة إلى الربع .

وكانت الخطوة الأولى للشركة نحو تعميم تلك المنطقة هو إنشاء خط حديدى كهربائى بين ميدان المحطة والمنطقة وبدأت في ذلك الوقت ببناء عدة مباني على الطراز العربى ومن ضمنها فندق عظيم .

وكانت الحرب العظمى عقبة كئود في سبيل أعمال الشركة فضعف نشاطها إلى أن كان عام ١٩٢١ حيث عقد اتفاق بين الحكومة والشركة مفاده أن الأخيرة تقوم ببناء ١٠٠٠ منزل من مختلف الطبقات لحل أزمة المساكن التى نشأت بعد انتهاء الحرب وتضمن الاتفاق أيضاً التجاوز عن النسبة المقررة للتمعيم في عقد الامتياز الأصلي على شريطة أن كل مشاريع التعميم المستقبلية لا بد وأن توضع على أحدث أصول فن التخطيط ويجب قبل تنفيذها الحصول على موافقة الحكومة واعتمادها .

وكان جديراً بالذين منحوا الشركة امتيازها الأول أن يتخذوا الحيلة للوصول إلى نتيجة مرضية من حيث التخطيط والبناء في جزء كبير من

ضواحي القاهرة ما دام أنه لا توجد قوانين للتخطيط ولا لوائح للبناء والصحة العامة إلا أنه يبدو أن هذا الخطر لم يدر بخلد ولاية الأمور حينئذ وستزداد أهمية هليوبوليس بصفتها المرفأ الجوى لمدينة القاهرة إذ أن الحكومة أنشأت مطارها بها .

### التخطيط الحديث لامتداد هليوبوليس شرقاً

جهزت الشركة مشروعاً لهذا الامتداد عن المدينة الحالية بعوامل كثيرة منها :

١ - إيجاد شوارع رئيسية بعرض ٦٠ متراً تقوم بوظيفة الشرايين في هذه المنطقة وتربطها بمشروع الحكومة الذى ينظم تخطيط منطقة شبرا .

٢ - تخصيص مناطق صحراوية بعروض تتراوح بين ٧٠ متراً و ٢٠٠ متراً لتفصل المناطق عن بعضها .

٣ - إنشاء أحياء صناعية وأخرى تجارية واقتصادية .

٤ - الاكثار من المتنزهات الصغيرة والشوارع ذات المتنزهات .

٥ - تخصيص منطقة للفيلات شوارعها ملتوية لتسكون أغودجا للمدينة الحديثة .

٦ - تخصيص مساحات شاسعة لإنشاء الحدائق الكبيرة عليها .

٧ - ربط المنطقة من الجهة الشمالية بطريق يؤدي إلى بليس ( أنظر اللوحة رقم ٥ ) .

## شركة حدائق القبة

حينما أسست شركة أراضى حدائق القبة وضعت نصب عينها تطبيق بعض الشروط التى ارتأتها للمحافظة على مستوى مبانيها ومن هذه الشروط ما يأتى : —

أولا — لا يجوز أن تزيد المساحة المبنية عن ثلث أو نصف مسطح الأرض تبعا لموقع الأرض وأما الباقي فيكون حديقة .

ثانياً — يترك شريط من الأرض بعرض ستة أمتار يكون حديقة تفصل المنزل عن الشارع العمومى أو بعرض ثلاثة أمتار للشوارع الرئيسية .  
ثالثا — يجب أن يكون المبنى للسكن خاصة إلا فى حدود المنطقة المخصصة للمباني التجارية والمصانع .

رابعا — لا يتجاوز ارتفاع المبنى خمسة وعشرون متر .

خامسا — سور المبنى الواقعة على الشارع الرئيسى يبنى من الدبش بارتفاع خمسين سنتيمترا ويكمل بعصبات من الحديد .

سادسا — لا يجوز انشاء اسطبلات أو دكاكين أو ورش إلا فى المواقع المخصصة لها .

سابعا — يجب اتمام انشاء المبنى فى مدة فى مدة لا تتجاوز الثلاثة سنوات .

ثامنا — يلزم اعتماد المسقط الأفقى والمسقط الرأسى من الشركة قبل البدء فى البناء ويحترق المساحة الخاصة بهذه الشركة شارع الملك وهو

بعرض عشرين مترا وأما باقى الشوارع المتقاطعة معه فتتراوح عروضها بين ١٢ و ١٠ و ٨ متر وتنفادى تكرار المنظر الواحد استحضرت الشركة خبيراً أوروبياً قام بتخطيط الشوارع الثانوية بطريقة فنية تلافى بها كثرة التكرار فى الشوارع المستقيمة القاطعة للشارع العمومى .  
وأنشأت الشركة منتزهاً عاماً فى منتصف الأراضى وفى الجهة القبلىة بقرب محطة الدمرداش خصصت جزءاً من الأرض للمحال التجارية وجزءاً آخر للاسطبلات .

ويجدر بنا أن نشير أن الأثمان التى تتقاضاها الشركة الآن تريد ٠.٥٠ / .  
عن الأثمان التى يتقاضاها الأفراد الواقعة أراضيهم بجوار أراضى الشركة ويرجع ذلك إلى الشروط التى وضعتها الشركة والتى تحافظ على تنفيذها بكل دقة .

## المعدى

هذه الضاحية الجميلة يرجع الفضل فى انشائها الى شركة أراضى الدلتا . وقد استولت الشركة على الأراضى فى سنة ١٩٠٥ وهى اليوم تبلغ تقريباً ٩٠٠٠ فدان وبدىء فى تخطيط الضاحية عام ٩٠٦ بانشاء شوارع بعرض ١٢ متر وعرض ٢٠ متر تجرى فى اتجاه الشمال الغربى والجنوب الشرقى وتقاطعها شوارع عمودية عليها وتقاطع هذه وتلك شوارع رئيسية تربط أطراف المدينة بالمحطة والميادين وهذا مما يسمح بترتيب المنازل بحيث يمكنها تلقى الرياح على جانبيين منها ولم يكن التقدم كبيراً فى حركة التعمير حتى سنة ١٩١٤



ووقف تماما خلال الحرب العظمى وفي سنة ١٩٢١ أنشأت الشركة نازيا  
وسهام سباحة وملاعب للتنس والجلف وحدائق عامة كبيرة ولما كان عام  
١٩٢٧ كان مجموع الفيلات المنشأة يربو على ١٦٠ فيلا وازدادت الحركة  
بعد ذلك ازديادا كبيرا .

ومن الشروط التي تحافظ الشركة على تطبيقها انه لايجوز أن يزيد  
ارتفاع المنزل عن ١٥ مترا وأن المسافة بين المنزلين المتجاورين لايجوز أن  
تقل عن عشرة أمتار والمسافة بين المبنى والشارع لا تقل عن ثلاثة أمتار  
ومتوسط عدد المنازل في الفدان هو أربعة

وتساعد الشركة سكانها في تجميل حدائقهم بتيسر مياه الري لهم وهي  
مأخوذة من النيل مباشرة وقد أقامت الشركة أشجار الكافور عند الحد  
الشمالي والحد الشرقي للمدينة لوقايتها من الرياح والأتربة وغرست  
الأشجار في جميع شوارعها لتوفير الظل بها ولاتقاء الحرارة فبدت البلدة  
انموذجا لما يصح ان نسميه Garden City .

أما المياه العكرة والكهرباء فان الشركة تملك المحطات اللازمة لامداد  
المدينة بها وهي تورد المياه للمنازل بعد ترشيحها وتعقيمها بأحدث الطرق .

## مدينة حلوان

لما ولي الأمير عبد العزيز بن مروان حكم مصر فشئ الطاعون في  
الفسطاط فخرج منها عبد العزيز ونزل بحلوان داخل الصحراء فأعجبته  
فسكنها وجعل بها الحراس والأعوان وبنى بها الدور والمساجد ثم أخذت  
في التهقر بعد زوال ملك الأمويين وتضعضع أمرها شيئا فشيئا حتى

جاءت العائلة الملكية ففى زمن الخديو عباس الأول عثر فى شرقها على عين الماء المعدنية وفى زمن الخديو اسماعيل باشا بنيت حمامات للأغنياء والفقراء وبني حولها أماكن للمتددين للمعالجة وخصص لها وابور بحرى يوصل إليها ثم أنشئت السكة الحديد وعملت طريق معتدلة من البحر إلى الحمامات وحفت بالأشجار من الجانبين ومما يذكر أنه عند اكتشاف هذه العيون فى زمن عباس باشا ظهر من آثار الحمامات والأبنية القديمة المبنية بالخزف والأحجار وقطع من أعمدة ومنازل منقوش عليها بالكتابة العربية ودرام إسلامية وأحجار على هيئة المدى والرماح مما كان يستعمل فى الحروب ويرجح أن تكون تلك الآثار من عهد عبد العزيز بن مروان .

وكان إنشاء السكة الحديد الموصلة لخلوان فى عهد اسماعيل باشا مبتدئة من محطة ميدان محمد على بقره ميدان فيمر فى شرق ضريح الامام الشافعى إلى البساتين ثم إلى محطة طره والمعصرة فخلوان .

ورغبة فى تعمير هذه المنطقة قررت الحكومة وقتئذ أن تعطى أراضى هذه الجهات مجاناً لمن يرغب بشروط خاصة بموعد البدء فى البناء وتاريخ إنجازه ونسبة المساحة المبنية إلى المساحة الكلية وهى لا تزيد على الخمس وقد فرضت الحكومة رسماً قدره جنيه واحد على كل ٥٠٠ متر مسطح .

أما عن تخطيط هذه لمدينة فعبرة عن شوارع شرقية غربية تقاطعها أخرى بحرية قبلية وليس بها شوارع تربط أطرافها المتقابلة كما هو الحال فى ضاحية المعادى .

وتقوم الحكومة بتوريد المياه والكهرباء وأيضا المياه العكرة لرى  
الحدائق وقد اهتمت بجداثتها العامة حيث يؤمها الكثيرون فى أيام  
العطلة والأعياد .

وفى السنوات الأخيرة بذلت عناية فائقة بالطريق المؤدى إلى حلوان  
بتعديل منحنياته وإنشاء عدة ميادين لتنظيم حركة السيارات فيه .

### مدينة الأموات فى القاهرة

والآن وقد فرغت من التحدث إلى حضراتكم عن مشروعاتنا الحاضرة  
والمستقبلية الخاصة بتنظيم مدينة القاهرة وتجميلها وتخطيطها لنسير بها مع  
سنة التطور ونقابل ازدياد العمران وحاجة المرور السريع والتقدم والتحسين  
المستمرين فى وسائل الانتقال أرى من المفيد أن أتحدث إليكم عن مدينة  
الأموات فى القاهرة ليكون هذا البحث شاملا للمدينة وما يحيط بها .

والواقع أن للأموات فى القاهرة مدينة حافلة بالمشروعات متممة  
بالعناية التى وجهت إليها فى السنوات القليلة الماضية فجعلت منها قسما تفخر  
بأن تعتبره متمما لمدينتنا ويسرنا أن يكون عنوانا على احترامنا وتقديسنا  
للمقر الأبدى الذى سنصير إليه .

وتبلغ مساحات الجبانات بالقاهرة نحو ثمانية ملايين مترا مسطحا  
أحوالى ٢٠٠٠ فدان أصبحت الآن زاخرة بالمدفن المنشأة على أحسن  
طراز تتمثلها الشوارع المتسعة المرصوفة وتوسطها الميادين الفسيحة بما

فيها من منزهات جميلة (أنظر صورة رقم ١٨) .

ولقد كانت المدافن بمدينة القاهرة في الماضي البعيد منتشرة في كل أنحائها ووسط المدينة في الأزبكية بالرويعي والمناصرة والسبتية وغيرها ثم تركزت مع الزمن في أطراف المدينة بعيدة عن المساكن ولما فتح عمرو بن العاص مصر نظم الدفن وجعل له منطقة مخصوصة واقعة في شرق مدينة القاهرة وجنوبها وذلك في جبانات باب النصر وباب الوزير والعفيفي والمجاورين والغريب وسيدى جلال وسيدى عمر بن الفارض والشاطبي وسيدى علي أبو الوفا والسيدة نفيسة والامامين الشافعي والليث والأزرعي والزمر وسيدى عقبة وزين العابدين والنخال ومسامة .

ولم تكن نشأة المدافن في تلك الجبانات مختلفة عن نشأة المساكن بالمدينة نفسها فلم تشق فيها الطرق ولم تقسم الأراضي تقسيما متناسبا خصوصا وقد كانت هذه الأراضي جميعها نهبا للترية يتصرفون فيها بأهوائهم ويبيعونها للأهالي ويعز عليهم بطبيعة الحال ترك شوارع بعروض كافية حتى لا يقل نصيبهم من غنائمها وذلك فضلا عن أن حالة المرور واتساع الحركة في ذاك الوقت لم تكن تتطلب أكثر مما كان واقعا ولهذا لم يتسع المجال لإصلاح الجبانات والوصول بها إلى ما انتهت إليه الآن إلا بنقل حركة الدفن إلى أجزاء أخرى كانت خالية بجوار هذه الجبانات صار تقسيمها إلى قطع متناسبة تحترقها الشوارع بنظام وتنسيق جميلين فنشأت إلى جانب جبانة السيدة نفيسة القديمة جبانة السيدة نفيسة الجديدة ووجدت جبانات الكوردى والتونسي وسيدى عقبة وغيرها إلى جانب

جبانة الامامين الشافعى والليث وامتدت جبانات باب الوزير حتى اتصلت بجبانة المجاورين واتسعت جبانة العفنى حتى انتهت إلى جبانة الفقير .  
« العباسية الجديدة » وأصبح فى الاستطاعة وضع خطوط تنظيم جديدة فى تلك الجبانات القديمة لاعادة تنظيمها بعد أن خفت حركة الانشاء فيها كما أنه سهل بعد هذا التوسع فى الجبانات الاستغناء عن جبانة الغريب للاحاق جزء منها بمشروع الجامعة الأزهرية والغاء جبانة باب النصر لتصير منتزها وإنشاء شارع رئيسى عرضه خمسون متراً ليكون حداً فاصلاً بين مدينتى الأحياء والأموات .

وصار من اليسير الآن أن تصل الجنائزات إلى الجبانات بواسطة السيارات بتمتة السهولة والسرعة والراحة . فالشوارع مرصوفة والأرصفة ممهدة والأشجار على الجانبين مورقة فى الميادين المتسعة مقاعد كثيرة منتشرة يجلس عليها قاصدو زيارة موتاهم أو مشيعو الجنائزات . والمدافن لا تقل روعة عن الدور والقصور والمياه متصلة بها . وتقوم على نظافة هذه الجبانات وصيانتها فرق من العمال باستمرار بحيث أصبح لا ينجسنا أن يذهب الأجانب لزيارة الآثار والمساجد الموجودة داخل هذه الجبانات .  
وانى أتمنى هذه الفرصة فأنوه مع التقدير بالجهد العظيم الذى يبذله حضرة صاحب السعادة محمود صدق باشا محافظ مصر ورئيس لجنة الجبانات بغيرة وإخلاص وتفان شديد مع الرغبة الملحة فى الوصول بالجبانات إلى المثل الأعلى . فسعادته لا ينفك يستخدم المسجونين فى ازالة ما كان ولا يزال فى الجبانات من تلال مرتفعة ورمال وصخور ويجمع لها التبرعات ويستعين

بمختلف الوسائل على تنفيذ هذه المشروعات بكل ما وسعته همته من دأب وحسن رعاية وصلت به فوق ما ذكرناه إلى امكان انشاء مقابر للصدقة في بعض الجبانات على أحسن ما تنشأ المقابر ليدفن فيها الأموات الفقراء والغرباء . وكذلك فقد خصص في كل جبانة أراض فضاء قسمت إلى قطع صغيرة لاعطاء الفقراء مجانا .

وقريباً نرى مدفنًا تذكاريًا بيجانة السيدة نفيسة الجديدة للمرحوم شاعر النيل حافظ بك إبراهيم تعمل على اقامته الان لجنة الجبانات .

ولن ينعنى هذا عن أن أقرر أن مصلحة التنظيم لم تففل واجبها في المساهمة في هذه الأعمال الهامة المرتبطة بالمدينة .

### المحافظة على المدينة القديمة

إن الخريطة التي وضعتها الحملة الفرنسية يتضح منها أن شوارع القاهرة الرئيسية غير مستقيمة فبين حين وآخر نرى بروز أحد المنازل عن الشارع وان كان هذا يعد اليوم غير لائق لأنه يعوق حركة المرور فانه لم يلق مثل هذا الاعتراض في الماضي لانعدام الحركة السريعة حينئذ .

وكان الاعتقاد السائد في القرون الوسطى أن بروز بعض المنازل ودخول البعض من الأمور المسلية لاسيما اذا كانت المباني البارزة معتى بها ولكن بازدياد الضغط على هذه الشوارع رؤى توسيع بعضها وشق أخرى ولكن اتضح أن مثل هذه الشرايين تؤذى المدينة القديمة بما تتطلبه

من مبان حديثة تقوم الى جوارها فيكون منها خليط غير منسجم .

ولما نشطت لجنة حفظ الآثار العربية الى المطالبة بعدم انشاء نوافذ أو ميادين جديدة الا في الحالات الاستثنائية وأشارت في هذا الصدد بإمكان تنظيم حركة المرور في الشوارع الضيقة بتخصيصها لاتجاه واحد من الحركة وازافت الى ذلك أنه ينبغي التشديد في تحديد طراز المباني الجديدة بما يلائم طبيعة المنطقة وأن تكون ارتفاعاتها محدودة حتى لاتحجب القباب والمنائر القائمة خلفها .

والواقع أن لائحة ١٨٨٩ لاتعنى بالاغراض السابقة ولكنها نصت على الاحتفاظ بالآثار العربية المسجلة فقط فاقترحت لجنة حفظ الآثار العربية ازاء هذا أن يخصص مكتب بمصلحة التنظيم لاصدار رخص المباني في المدينة القديمة يكون رائده المحافظة على مظهر المدينة القديمة وعدم الاخلال به والتحلل من قيود القانون القائم .

وقد قسمت اللجنة المشار اليها المدينة القديمة الى مناطق رأت اتباع سياسة خاصة للمحافظة على كل منها : —

١ — مناطق يقتضى مراقبة الواجهات بها والاحتفاظ بتنظيمها على وجه الاجمال مثل المنطقة الواقعة حول جامع الحاكم ومنطقة القلعة .

٢ — مناطق يقتضى مراقبة واجهاتها وخط التنظيم بها على وجه الاجمال مثل شارع محمد على .

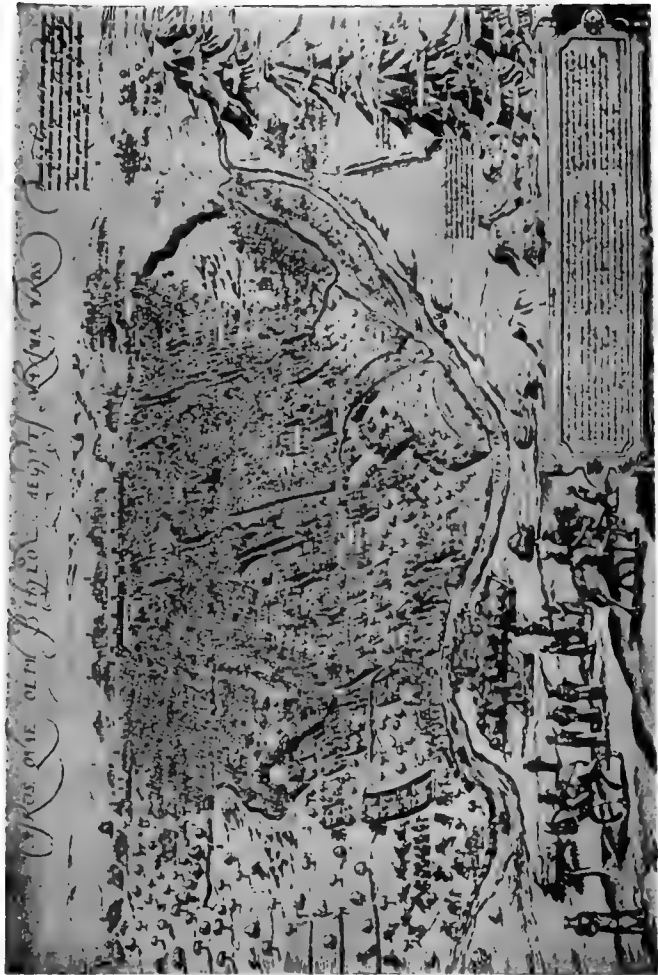
٣ - منطقة يطلب المحافظة عليها بالحالة التي هي عليها الآن مثل  
شارع درب الجمايز وامتداده نحو الشمال الشرقى بشارع جامع  
البنات وشارع بين التهدين وشارع بين الصورين وشارع الشعراوى  
البرانى وشارع الزعفرانى .

والآن قد أتيت لحضراتكم على موجز لتاريخ القاهرة ومشاريعها  
التخطيطية وأشكر حضراتكم تفضلتكم بالحضور .

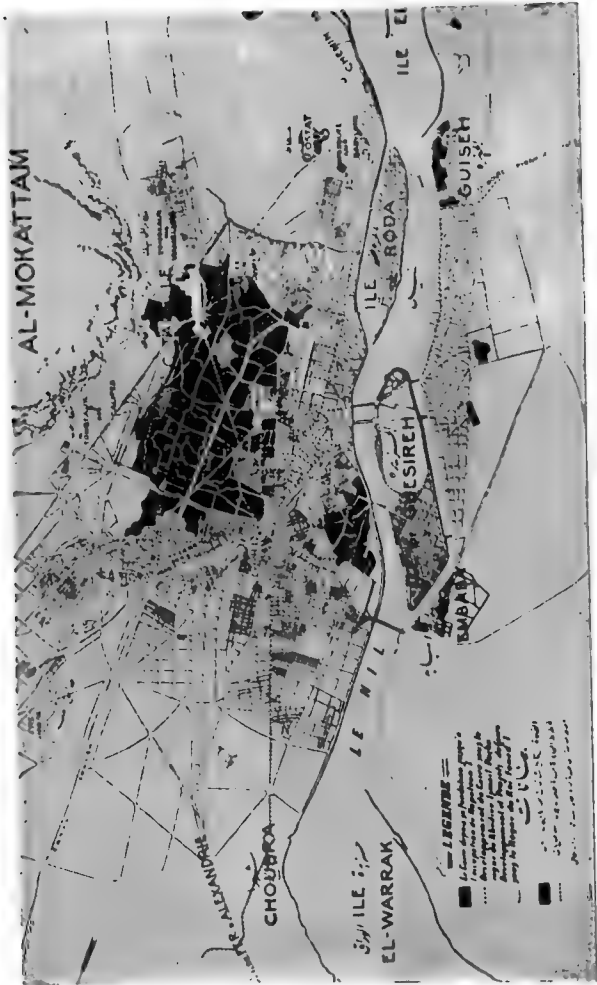












لوحة ٢ - القاهرة في عصورها المختلفة.





لوحة ٣ - مشروع تقسيم المدينة.



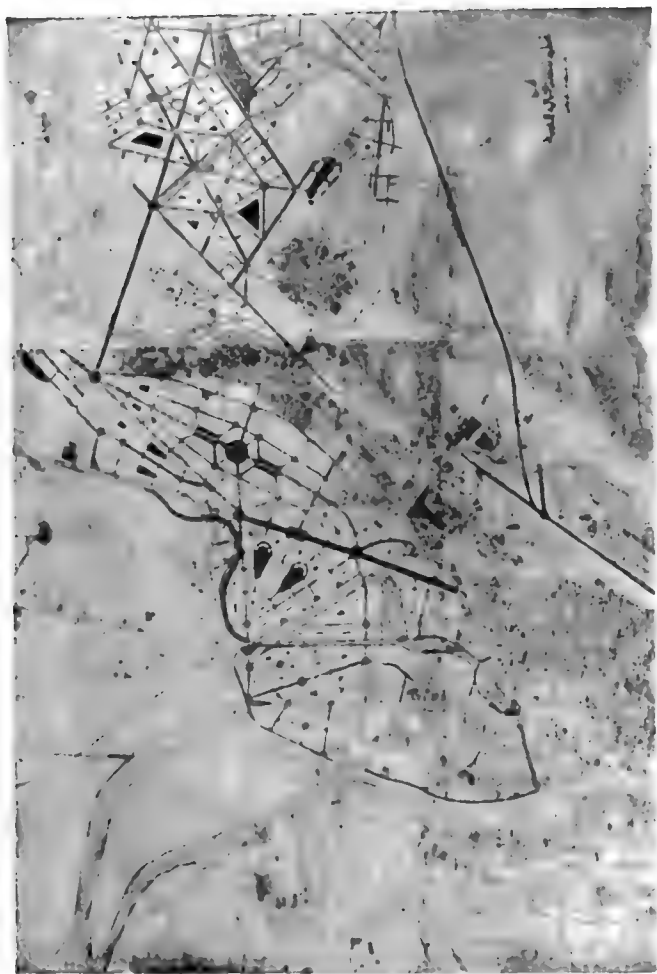


مشروع تخطيط المدينة الفؤادية



لوحة ٤ - مشروع تخطيط المدينة الفؤادية .

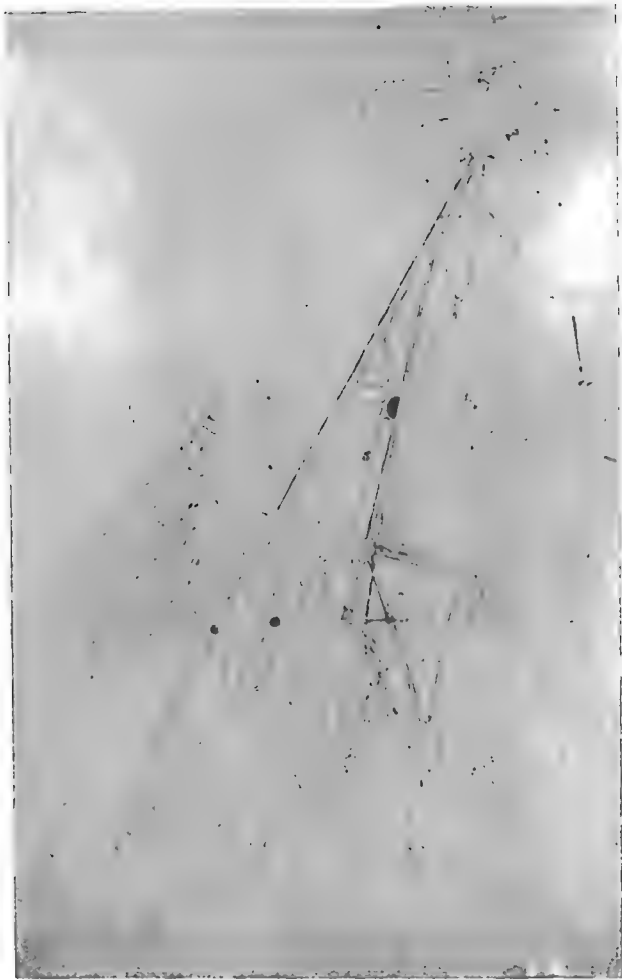




لوحة ٥ - مشروع تخطيط المنطقة الشمالية للديرة وأعداد هليو بوليس .



لوحة ٦ - تخطيط المنطقة الواقعة بين القلعة والبجاية.







لوحه ٧٤٠ - مشروع تخطيط لمنطقة بولاق.

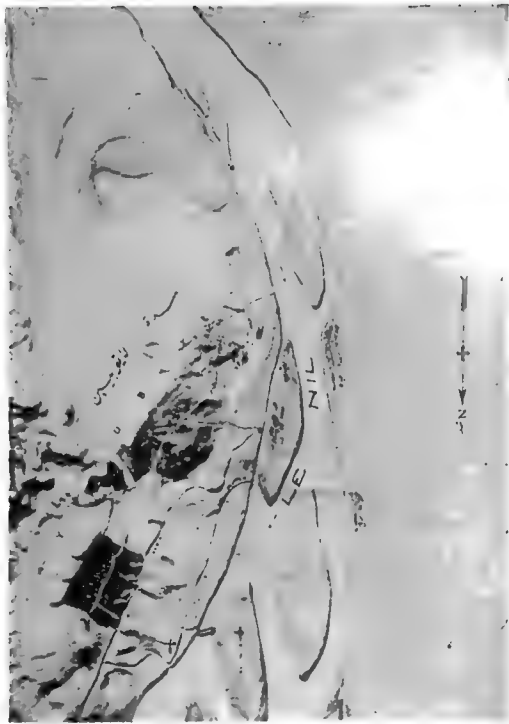






لوحة ٨ - مشروع الشوارع الرئيسية حول القاهرة .





صورة ١ - القاهرة إلى عهد الإيوين .





صورة ٢ - خريطة قنوات مجرى النيل وأسوار القاهرة.



صورة ٣ - القاهرة في عهد نابليون .









صورة ٤ - شارع محمد علي - شارع الأمير فاروق - شارع الأزهر.





صورة ٥ - الجامعة المصرية.



صورة ٦ - مستشفى القصر العيني الجديد.





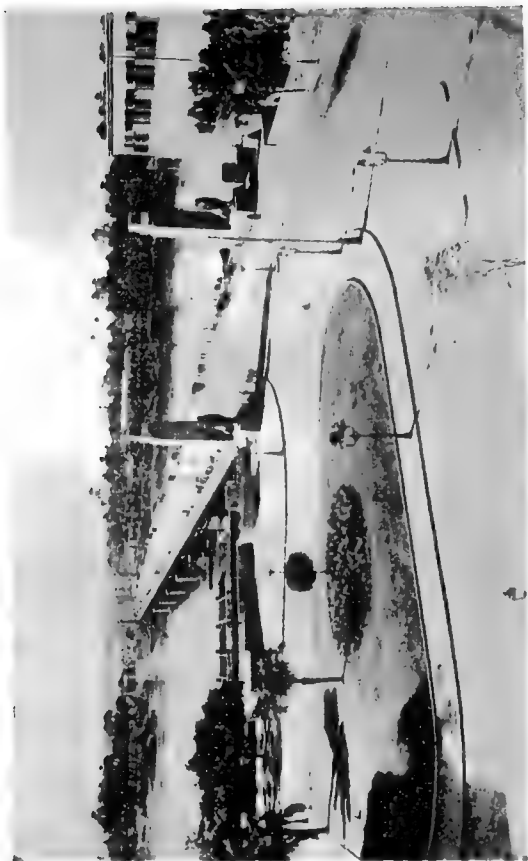


صورة ٧ - مبنى الجامعة الأزهرية.





صورة ٨ - كوبرى الخديوى اسماعيل .





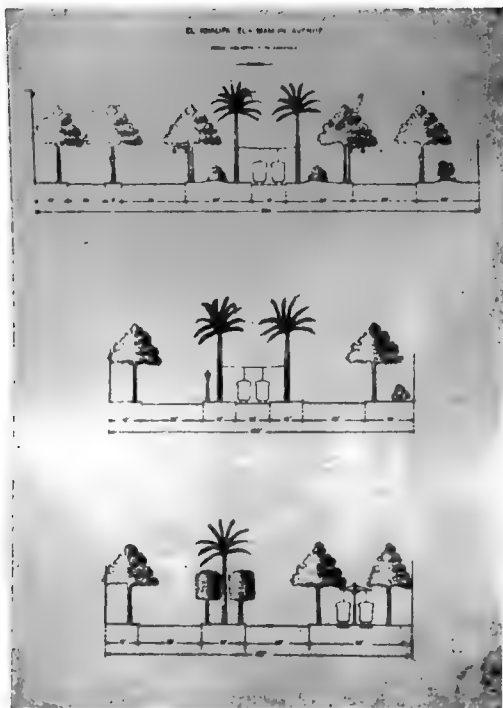




صورة ١٠ - شارع الأمراء .



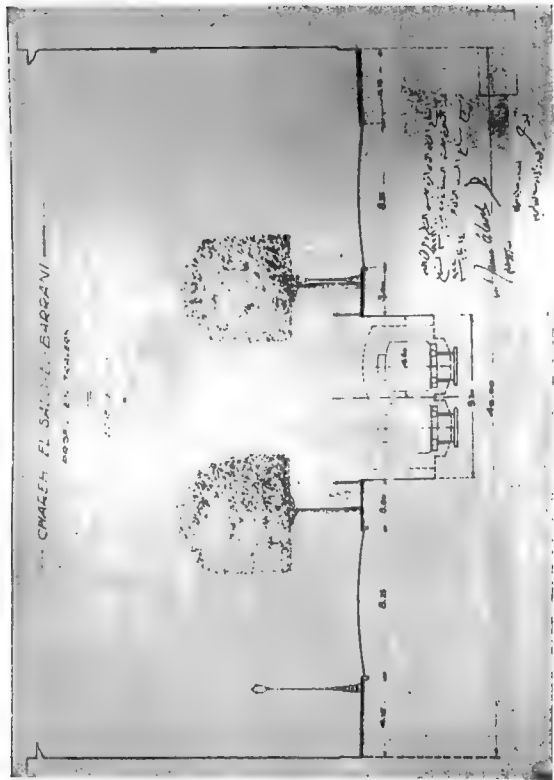




صورة ١١ - قطاعات لشارع الخليفة المأمون في أجزائه الثلاثة.







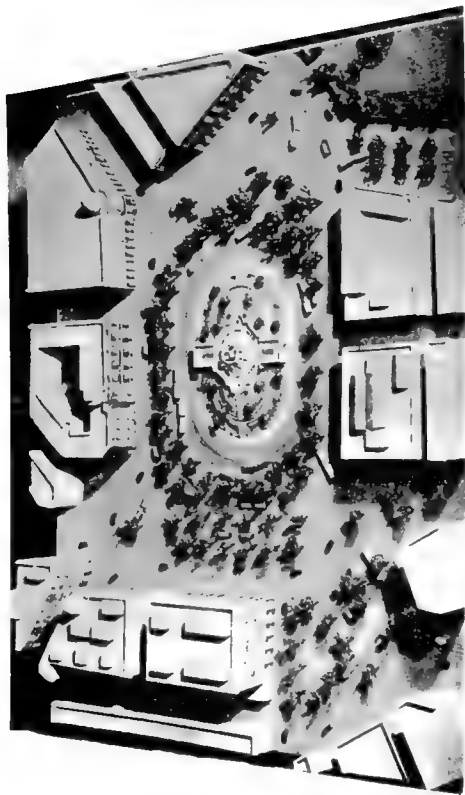
صورة ١٢ - قطاع شارع الخليج المصري والسد البراني .





صورة ١٣ - كورنيش النيل.





صورة ١٤ - مشروع ميدان القبة الخضراء.





صورة ١٥ - مشروع تعديل ميدان الخديوى اسماعيل .







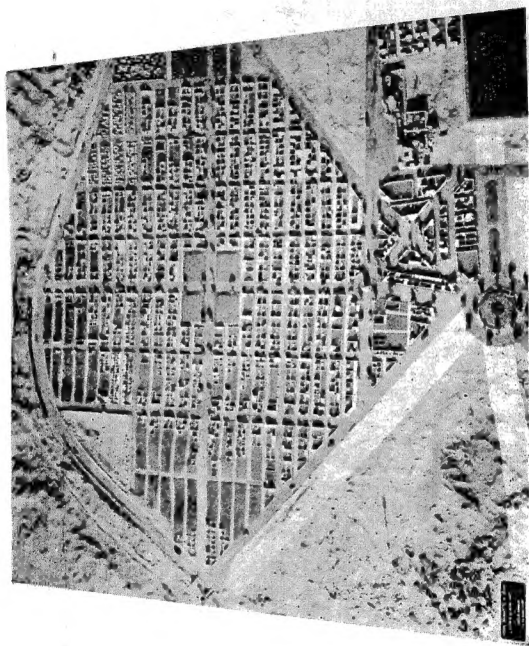
صورة ١٦ - ميدان السيدة زينب والتخيلة حول ابن طولون .





صورة ١٧ - قطاع اشراع التربة الاسماعيلية .





صورة ١٨ - جبانة العباسية الحديثة.





